

# Oppreisning ved bilulykker



Universitetet i Oslo  
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 551  
Leveringsfrist: 25.04.2012

Til sammen 15 490 ord

25.04.2012

# Innholdsfortegnelse

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING</u></b>	<b><u>1</u></b>
1.1	Generelt om temaet for oppgaven	1
1.2	Fremstillingen videre	2
1.3	Rettskilder og metode	3
<b><u>2</u></b>	<b><u>SYSTEMET VED MOTORVOGNFORSIKRINGER OG BILANSVARSLØVEN, OG FORHOLDET TIL SKADESERSTATNINGSLOVEN § 3-5</u></b>	<b><u>4</u></b>
2.1	Endringen i bilansvarsloven og bakgrunnen for denne	4
2.2	Reglene om motorvognforsikring	6
2.3	Forholdet mellom skadeserstatningsloven og bilansvarsloven	7
<b><u>3</u></b>	<b><u>OM OPPREISNING</u></b>	<b><u>10</u></b>
3.1	Hva er oppreisning	10
3.1.1	Generelt om oppreisning	10
3.1.2	Forholdet til menerstatning og andre erstatningsposter	10
3.1.3	Forholdet til straffesaken	12
3.2	Hvem kan kreve oppreisning	13
3.2.1	Personkretsen	13
3.2.2	For hvilke skader kan det kreves oppreisning	14
3.3	Hvem kan idømmes oppreisning	15
3.3.1	Personkretsen	15
3.3.2	For hvilke handlinger kan man idømmes oppreisning	16
<b><u>4</u></b>	<b><u>UTMÅLINGSNIVÅET</u></b>	<b><u>21</u></b>
4.1	Hvorfor har vi oppreisning?	21

<b>4.2</b>	<b>Generelt om utmåling av oppreisning</b>	<b>22</b>
<b>4.3</b>	<b>Utmåling ved drap</b>	<b>23</b>
4.3.1	Forsettlig drap	24
4.3.2	Grovt uaktsomt drap	28
<b>4.4</b>	<b>Utmåling ved legemsbeskadigelse</b>	<b>33</b>
<b>4.5</b>	<b>Flere skadevoldere</b>	<b>44</b>
<b><u>5</u></b>	<b><u>FORSIKRINGSELSESKAPENES REGRESSADGANG</u></b>	<b><u>45</u></b>
<b><u>6</u></b>	<b><u>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER</u></b>	<b><u>48</u></b>
<b><u>7</u></b>	<b><u>KILDER</u></b>	<b><u>50</u></b>
<b>7.1</b>	<b>Lovgivning</b>	<b>50</b>
7.1.1	Norske lover	50
7.1.2	Traktater	51
7.1.3	EU-direktiver	51
<b>7.2</b>	<b>Forarbeider</b>	<b>51</b>
<b>7.3</b>	<b>Rettspraksis</b>	<b>52</b>
7.3.1	Høyesterett	52
7.3.2	Høyesteretts ankeutvalg	53
7.3.3	Lagmannsrettene	53
7.3.4	Tingrettene	54
7.3.5	EFTA-domstolen	54
<b>7.4</b>	<b>Litteratur</b>	<b>55</b>
7.4.1	Artikler	55
7.4.2	Bøker	55
7.4.3	Nors lovkommentar	55
7.4.4	Nettdokumenter	55

# 1 Innledning

## 1.1 Generelt om temaet for oppgaven

Hvert år blir mange nordmenn skadet og drept i trafikken. Tall fra Statistisk Sentralbyrå viser at 168 menneskeliv gikk tapt i trafikken i fjor. 8 582 ble skadet.<sup>1</sup> I løpet av de tre første månedene av 2012 har 41 personer blitt drept.<sup>2</sup> Etter disse trafikkulykkene fremmer ofte skadelidte, eller de etterlatte ved dødsfall, krav om erstatning for økonomisk tap de har hatt som følge av ulykken. I noen tilfeller fremmes også krav om oppreisning.

Temaet for oppgaven er reglene for utmåling av oppreisning etter trafikkulykker. Oppreisning er, sammen med menerstatning, erstatning for ikke-økonomisk tap. Slik erstatning krever særskilt lovhjemmel, og kan ikke kreves på ulovfestet grunnlag. Hemmel for oppreisning ved dødsfall og personskader finnes i skadeserstatningsloven, heretter forkortet skl., av 1969 § 3-5.<sup>3</sup>

Jeg vil i denne oppgaven ta for meg krav om oppreisning etter bilulykker, nærmere bestemt tilfeller som går under bilansvarsloven av 1961, heretter forkortet bal.<sup>4</sup> Loven gjelder erstatning for skade som gjøres av motorvogn og forsikring mot slik skade, jf. lovens § 1. I bal. § 4 kommer det frem at skl. § 3-5 er inntatt uten reservasjoner. Dette betyr at vilkårene for oppreisning etter skl. § 3-5 må være oppfylt dersom man skal ha krav på oppreisning, i tillegg til at det må dreie seg om skade som går under reglene i bilansvarsloven. Det må da være snakk om en skade som «motorvogn gjer», jf. bal. § 1. Sistnevnte gjelder bare dersom kravet rettes mot skadevolders forsikringsselskap.

---

<sup>1</sup> Statistisk Sentralbyrå (2012).

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Lov om skadeserstatning av 13.juni 1969 nr. 26.

<sup>4</sup> Lov om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) av 3.februar 1961.

Dersom kravet rettes mot skadevolder direkte er det tilstrekkelig at vilkårene i skl. § 3-5 er oppfylt.

At skadelidte kan rette kravet direkte mot skadevolders trafikksikringsselskapet er nytt i norsk rett, og kommer nå frem i bal. § 4. Tidligere måtte kravet rettes direkte mot skadevolder. Lovendringen i bilansvarsloven av 5. juni 2009 trådte i kraft 1. juli samme år.<sup>5</sup> Det finnes mange eksempler på at oppreisning blir tilkjent skadelidt eller etterlatte etter trafikkulykker. Dette gjaldt også før lovendringen i 2009. Forskjellen er hvem kravene rettes mot.

## 1.2 Fremstillingen videre

Jeg vil i den videre fremstillingen gå gjennom alle vilkårene som må være oppfylt for å bli tilkjent oppreisning.

Det som oftest er vanskeligst å avgjøre er hvorvidt skyldkravet er oppfylt, da det for å bli tilkjent oppreisning kreves at skadevolderen har handlet grovt uaktsomt eller med forsett. Mange bilulykker vil ikke oppfylle dette kravet. Jeg vil derfor se nærmere på dette skillet mellom grov og simpel uaktsomhet, som vil være et avgjørende skille i denne sammenheng.

En annen sentral problemstilling i dag gjelder utmåling av oppreisning, og hvilke momenter som skal vektlegges for å avgjøre oppreisningens størrelse. Hovedvekten av oppgaven legges her, og jeg vil i fremstillingen skille mellom ulykker fører til dødsfall og de som fører til personskader. Når det gjelder dødsulykker vil jeg se på de som er en følge av grovt uaktsomme handlinger og forsettlige drap hver for seg.

Oppgaven vil være en fremstilling av reglene på området, og en gjennomgang av relevant rettspraksis.

---

<sup>5</sup> Lov om endringer i bilansvarslova (obligatorisk forsikringsdekning av skadevolderens oppreisningsansvar) av 5.juni 2009 nr. 34.

### 1.3 Rettskilder og metode

De mest sentrale lovene vil være skadeerstatningsloven og bilansvarsloven, og også forarbeider til disse lovene. Relevant juridisk teori vil bli vist til underveis.

Den mest brukte rettskilden vil være rettspraksis, og det vil brukes aktivt gjennom hele oppgaven. Mye av rettspraksisen som brukes er underrettspraksis, først og fremst fra lagmannsretten, men også noe fra tingretten. Underrettsdommer har klart ikke samme rettskildemessige vekt som Høyesterettsdommer. Underrettsdommene er allikevel ikke uten betydning i denne sammenheng. Når det gjelder lagmannsrettsdommer, vil tingrettene ofte føle seg bundet av disse, og lagmannsretten selv vil ofte vektlegge tidligere praksis. Tingretter kan også føle seg bundet av tidligere praksis fra tingretter. Et argument mot å vektlegge tingrettsdommer er at ikke alle publiseres for eksempel på Lovdata. Underrettsdommene er likevel sentrale ved at de viser en bredere praksis og tegner et bilde av rettstilstanden på området. Det er også sentralt at mange saker ofte stopper i ting- eller lagmannsretten, og praksisen fra Høyesterett er på mange områder derfor begrenset.

## **2 Systemet ved motorvognforsikringer og bilansvarsloven, og forholdet til skadeserstatningsloven § 3-5**

### **2.1 Endringen i bilansvarsloven og bakgrunnen for denne**

Det var en uttalelse fra EFTA-domstolen som førte til den nevnte endringen i bilansvarsloven. EFTA-domstolen uttalte at norsk lov, slik den var før lovendringen, ikke var i samsvar med EUs motorvognforsikringsdirektiver.<sup>6</sup>

Grunnen til at spørsmålet kom opp på dette tidspunktet var Finanger-dommene fra 2000 og 2005.<sup>7</sup> Siden Høyesterett i disse dommene tolket direktivene slik at «...det personlige ansvaret en bilfører har etter vanlige erstatningsregler overfor passasjer i henhold til direktivene også skulle være dekket av en forsikring»<sup>8</sup>, ble det reist spørsmål om det å holde oppreisning utenfor forsikringsdekningen var forenlig med direktivene.<sup>9</sup> Spørsmålet ble reist i et høringsnotat fra 28. august 2006. Spørsmålet om oppreisning ble allikevel ikke behandlet i Ot.prp. nr. 30 (2006-2007). Departementet mente at siden spørsmålet var forelagt domstolene ville det bli avklart der, og at det derfor var lite hensiktsmessig å ta spørsmålet opp i proposisjonen.<sup>10</sup>

Spørsmålet ble forelagt domstolene da Celina Nguyen saksøkte den norske stat i september 2006. Nguyen mistet sin ektemann og to barn i en trafikkulykke i 2002, og ble selv skadet i ulykken. Grunnen til søksmålet var at Nguyen ble tilkjent 400 000 kroner i oppreisning av skadevolder under en straffesak i Halden tingrett<sup>11</sup>, noe hun aldri hadde mottatt på grunn av skadevolders manglende betalingsevne. Hun anførte da

---

<sup>6</sup> Sak E-8/07 Celina Nguyen mot Staten v/Justis- og politidepartementet.

<sup>7</sup> Rt. 2000 s. 1811 og Rt. 2005 s. 1365.

<sup>8</sup> Høringsnotat 28. august 2006.

<sup>9</sup> *ibid.*

<sup>10</sup> Ot. prp. nr. 30 (2006-2007) s. 25.

<sup>11</sup> THALD-2005-1429.

at unntaket for oppreisningsansvar i bilansvarsloven var i strid med EUs motorvognforsikringsdirektiver. Oslo tingrett innhentet derfor en rådgivende uttalelse fra EFTA-domstolen.<sup>12</sup> 20. juni 2008 fastslo EFTA-domstolen at unntaket for oppreisningsansvar i den obligatoriske trafikksikringen var i strid med EUs første<sup>13</sup>, andre<sup>14</sup> og tredje<sup>15</sup> motorvognforsikringsdirektiver.<sup>16</sup>

Den rådgivende uttalelsen førte til at spørsmålet om en lovendring denne gangen ble tatt opp i departementet. Det ble da uttalt at det etter EFTA-domstolens uttalelse ble funnet nødvendig å foreslå endringer i bilansvarsloven.<sup>17</sup> Norge er bundet av motorvognforsikringsdirektivene gjennom EØS-avtalen.<sup>18</sup> EFTA-domstolens uttalelser er ikke dommer, og formelt ikke bindende for Norge. Dette følger allerede av at uttalelsene er *rådgivende*. Norske domstoler har allikevel alltid fulgt rådene, slik de også gjorde i dette tilfellet.<sup>19</sup> I Rt. 2000 s. 1811, Finanger I, ble det uttalt at slike rådgivende uttalelser må tillegges stor rettskildemessig vekt.<sup>20</sup>

Lovendringen innebærer at skadevolders personlige oppreisningsansvar nå inngår i den obligatoriske bilforsikringen. Bilansvarsloven § 6 andre ledd, som sa at oppreisningserstatning i skl. § 3-5 ikke gjaldt for forsikringsselskapenes ansvar, ble opphevet, og det ble tilført et nytt andre punktum i § 4. Ordlyden i den nye § 4 er som følger:

«Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i etter kapitel IV, endå om ingen er skuld i skaden.  
Oppreising for ikkje økonomisk skade fell likevel berre inn under trygdelaget

---

<sup>12</sup> Sak E-8/07 Nguyen mot Staten v/Justis- og politidepartementet.

<sup>13</sup> Rdir. 72/166/EØF

<sup>14</sup> Rdir. 84/5/EØF

<sup>15</sup> Rdir. 90/232/EØF

<sup>16</sup> Sak E-8/07 Nguyen mot Staten v/Justis- og politidepartementet.

<sup>17</sup> Ot. prp. nr. 28 (2008-2009) s 11.

<sup>18</sup> Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde er gjort til norsk lov ved EØS-loven av 27.november 1992 § 1.

<sup>19</sup> EØS-rett (2004) s. 161.

<sup>20</sup> l.c.



sitt ansvar når skadevaldaren fyller vilkåra for ansvar etter lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning § 3-5».

EFTA-domstolen slo også fast at bruddet på motorvognforsikringsdirektivene var tilstrekkelig til å utløse erstatningsansvar for den norske stat.<sup>21</sup> Staten erkjente derfor at de var ansvarlige for skadetilfeller inntruffet mellom 2001 og 1.juli 2009, og krav om oppreisning etter bilulykker fra denne perioden kunne sendes Justisdepartementet. Staten tok derimot ikke på seg ansvaret for ulykker skjedd før 1.januar 2001. Landsforeningen for trafikkskadde gikk derfor til gruppesøksmål mot Staten med påstand om at staten også var ansvarlige i perioden fra 1.januar 1994, da Norge sluttet seg til EØS-avtalen, fram til 31. desember 2000. I tingretten fikk Landsforeningen medhold.<sup>22</sup> Lagmannsretten kom derimot til motsatt resultat. Det ble der konkludert med at det ikke forelå tilstrekkelig kvalifisert brudd på EØS-retten i den nevnte perioden, og at staten var derfor ikke ansvarlig.<sup>23</sup>

## 2.2 Reglene om motorvognforsikring

I Norge er det obligatorisk med forsikringsdekning for motorvogner. Dette kommer direkte frem i bal.§ 15. Denne obligatoriske forsikringen, som kalles ansvarsforsikring, eller eventuelt trafikkforsikring, dekker i hovedsak skader man gjør på andres eiendeler, samt skader på personer.<sup>24</sup> For noen skader kan det allikevel ikke kreves erstatning etter bilansvarsloven. Disse tilfellene er nevnt i lovens § 5.

I Norge får man ikke registrert et kjøretøy uten å ha tegnet ansvarsforsikring. Ansvarsforsikringen gjelder ikke bare den som er registrert som eier i forsikringsbeviset, men også alle som rettmessig bruker kjøretøyet.<sup>25</sup> Systemet om obligatorisk forsikringsdekning gjelder for øvrig i hele Europa, og følger av EUs første

---

<sup>21</sup> Sak E-8/07 Nguyen mot Staten v/Justis- og politidepartementet.

<sup>22</sup> Oslo tingretts dom av 30. november 2010.

<sup>23</sup> LB-2011-13676.

<sup>24</sup> Lødrup (2009) s. 234-235.

<sup>25</sup> Engstrøm (2005) s. 14.

motorvognforsikringsdirektiv.<sup>26</sup> Dersom noen ikke forsikrer et kjøretøy, vil dette kunne straffes med bot, jf. bal. § 20.

Ansvarsforsikringen dekker ikke skader på eget kjøretøy jf. bal. § 5 bokstav a. For å få dekket slike skader må andre forsikringer kjøpes, ofte omtalt som kaskoforsikring (delkasko eller fullkasko). Å tegne slike forsikringer er frivillig, men mange velger å gjøre det. Dersom man for eksempel kjører av veien og skader egen bil, vil ikke dette dekkes av ansvarsforsikringen, men av kaskoforsikringen. Har man ikke tegnet kaskoforsikring må man selv dekke skadene. Kaskoforsikringer reguleres av forsikringsbevis, forsikringsvilkår og forsikringsavtaleloven av 1989<sup>27</sup>, og ikke av bilansvarsloven som regulerer forsikringsselskapenes ansvar og skadelidtes erstatningsrettslige rettigheter.<sup>28</sup>

### 2.3 Forholdet mellom skadeserstatningsloven og bilansvarsloven

Etter bilansvarsloven § 4 første punktum har skadelidte krav på erstatning fra forsikringsselskapet selv om ingen er skyld i skaden. Det er med andre ord snakk om et objektivt ansvar, som betyr nettopp at det er et ansvar uten hensyn til skyld. Det har derfor ikke betydning om det er utvist uaktsomhet eller om det bare var snakk om et uhell. Begrunnelsen for at det er et objektivt ansvar på dette område er «motorvogners farlige egenskaper og store farepotensial».<sup>29</sup> Det er allikevel slik at bevisbyrden for at en motorvogn overhodet har gjort skaden, ligger på skadelidte.<sup>30</sup> Oppreisning omfattes ikke av denne hovedregelen om objektivt ansvar, da skl. § 3-5 inneholder et ekstra skyldkrav. I bal. § 4 andre punktum sies at oppreisningskravet bare vil dekkes av forsikringsselskapet dersom vilkårene for oppreisningsansvar etter skadeserstatningsloven § 3-5 er oppfylt.

---

<sup>26</sup> Rdir. 72/166/EØF artikkel 3.

<sup>27</sup> Lov om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven) av 16. juni 1989 nr. 69.

<sup>28</sup> Engstrøm (2005) s. 13.

<sup>29</sup> Ibid. s. 44.

<sup>30</sup> Ibid. s. 13.

Det er på det rene at skaden må falle inn under reglene i bilansvarsloven for at det skal kunne kreves oppreisning fra forsikringsselskapet etter lovens § 4. Det må være snakk om en skade som motorvognen «gjer på folk eller eige», jf. § 1. Noen skader som voldes av motorvogn går likevel ikke under loven, jf. § 2. Disse unntakene vil ikke bli behandlet nærmere her.

Hva som regnes som motorvogn kommer frem i lovens § 3. Begrepet omfatter kjøretøy som kjøres på bakken, men ikke de som kjøres på skinner, som for eksempel trikk og tog.

Kriteriet om at det må være en skade som motorvognen «gjer», vil som oftest ikke volde problemer. Det vil for eksempel ikke være tvil om at motorvognen har gjort skaden ved en kollisjon eller påkjørsel. I noen saker kan det likevel være mindre klart. Dette gjelder i saker der motorvognen har hatt en passiv rolle ved uhellet, og også der skaden like gjerne kunne vært voldt av andre innretninger.<sup>31</sup>

Det er, som ellers i erstatningsretten, et krav om at det må foreligge en årsakssammenheng mellom motorvognen og skaden. Dersom den faktiske årsakssammenheng, som i hovedsak vil være et bevissspørsmål, er på det rene, er det videre et spørsmål om årsakssammenhengen er adekvat. Dette er utslag av «gjer-kriteriet», som kommer frem flere steder i bilansvarsloven, i §§ 1, 4 og 8.<sup>32</sup>

Spørsmålet om det foreligger faktisk årsakssammenheng tar utgangspunkt i betingelseslæren. Det avgjørende er om motorvognen utgjør en «nødvendig betingelse» for skaden.<sup>33</sup> Dersom det er tilfellet vil det være ansvar for hele skaden selv om flere årsaker var samvirkende. Dette ble slått fast i Rt. 1992 s. 64.<sup>34</sup>

Skaden må også være adekvat, noe som innebærer at skaden ikke må være fjern og upåregnelig for skadevolder. Dersom det er tilfellet vil skadevolder ikke være erstatningsrettslig ansvarlig.

---

<sup>31</sup> Lødrup (2009) s. 232.

<sup>32</sup> Engstrøm (2005) s. 49.

<sup>33</sup> Ibid. s. 50.

<sup>34</sup> l.c.

Det er ikke noe krav at skaden må være en typisk skade for bruk av motorvogn for å falle inn under «gjer-kriteriet».<sup>35</sup> Det var nylig en sak oppe i Høyesterett der spørsmålet nettopp var om motorvognen hadde gjort skaden.<sup>36</sup> En mann mistet fotfeste og falt ned fra en tankbil ved avstigning, og spørsmålet var om dette var omfattet av bal. §4. Det ble uttalt at «gjer» oppstiller et årsakskrav, og at forarbeidene viser at bestemmelsen er ment å ha et vidt anvendelsesområde.<sup>37</sup> Høyesterett konkluderte med at dette var omfattet av bal. § 4 og uttalte at «selv om det ikke var noen teknisk feil ved tankbilen, var altså den dominerende årsaksfaktoren i denne saken tankbilens utforming og høyde. As egen opptreden kommer helt i bakgrunnen».<sup>38</sup>

---

<sup>35</sup> Lødrup (2009) s. 233.

<sup>36</sup> Rt. 2012 s. 233.

<sup>37</sup> *ibid.* avsnitt 32.

<sup>38</sup> *ibid.* avsnitt 43.

### **3 Om oppreisning**

#### **3.1 Hva er oppreisning**

##### **3.1.1 Generelt om oppreisning**

For å ha krav på erstatning er utgangspunktet i norsk rett at det må foreligge et økonomisk tap, i tillegg til at det må foreligge en adekvat årsakssammenheng og et ansvarsgrunnlag. Vi har likevel lenge hatt regler om oppreisning for skade av ikke-økonomisk art, i forbindelse med blant annet personskade og død.<sup>39</sup> Hjemmel for slik erstatning for ikke-økonomisk tap er gitt i skadeerstatningsloven, i § 3-2 for menerstatning og § 3-5 for oppreisning. Skadeserstatningsloven § 3-5 avløste, uten realitetsendringer, straffelovens ikrafttredelseslov av 1902<sup>40</sup> § 19 annet ledd for personskade og § 21 annet ledd for nærstående død.<sup>41</sup> Reglene ble flyttet over til skl. § 3-5 i 1973.

##### **3.1.2 Forholdet til menerstatning og andre erstatningsposter**

Både oppreisning og menerstatning er erstatning for ikke-økonomisk tap. Skl. § 3-5 sier at den ansvarlige kan pålegges å betale oppreisning «uansett om det ytes menerstatning etter § 3-2 eller standardisert erstatning etter § 3-2a». Det er derfor ikke noe i veien for å tilkjenne skadelidte begge typene erstatning for samme skade.

---

<sup>39</sup> Nygaard (2007) s. 164.

<sup>40</sup> Lov om den almindelige borgerlige Straffelovs Ikrafttræden. av 22. mai 1902 nr. 11.

<sup>41</sup> Engstrøm (2010) s. 146.

Mens oppreisning har lange tradisjoner i norsk rett, er menerstatning et nyere fenomen, og ble ikke innført før det ble inntatt i skl. § 3-2 i 1973.<sup>42</sup> Bestemmelsen trådte i kraft 1. januar 1974.<sup>43</sup>

I noen tilfeller vil menerstatningen og oppreisningen dekke de samme behov ved å kompensere for begrensninger i livsutfoldelse, men dette er ikke alltid tilfellet. Mens oppreisning skal kompensere for den voldte tort og smerte og annen krenking eller skade av ikke-økonomisk art, sier § 3-2 at menerstatning fastsettes under hensyn til menets medisinske art og størrelse og dets betydning for den personlige livsutfoldelse.

Det er også andre forskjeller. Ved menerstatning er det ingen krav om grov uaktsomhet, slik det er ved oppreisning. Det kan derfor tilkjennes menerstatning også dersom ansvarsgrunnlaget er for eksempel objektivt ansvar. En annen forskjell er at de etterlatte ikke kan kreve menerstatning. Det er kun skadelidte selv som har mulighet til det. Dette kommer direkte frem i ordlyden i § 3-2, som bruker begrepet skadelidt.

For å få tilkjent oppreisning må det være snakk om skade av medisinsk art, og denne skaden må være varig og betydelig. Dette uttrykkes direkte i ordlyden i skl. § 3-2. For oppreisning er det ingen slike vilkår til skaden.

Det kan stilles spørsmål ved om det kan tenkes tilfeller der det er grunnlag for å redusere oppreisningen på grunn av tilkjent menerstatning, eller andre forsikringsutbetaling. Høyesterett har uttalt, i Rt. 2005 s. 289, at oppreisning og menerstatning må behandles uavhengig av hverandre, da de skal kompensere for forskjellige former for ulemper. Det var derfor ingen grunn for å sette ned oppreisning på grunn av tilkjent menerstatning. Selv om lovteksten i skl. § 3-5 synes helt klar på dette punktet, ble det anført av en av partene i saken, og Høyesterett knyttet derfor noen bemerkninger til dette. Det var i saken heller ikke grunn til å sette ned oppreisningen på grunn av utbetalt forsikring til skadelidte på 150 000 kroner. Førstvoterende uttalte at

---

<sup>42</sup> Engstrøm (2010) s. 124.

<sup>43</sup> Nygaard (2007) s. 125.

han «finner det klart at det ikke er grunnlag for å gjøre noen reduksjon i oppreisningsbeløpet på grunn av denne».<sup>44</sup>

### 3.1.3 Forholdet til straffesaken

Et krav om oppreisning vil, selv om det er et sivilt krav, ofte bli pådømt i en straffesak. Straffeprosessloven av 1981<sup>45</sup> § 3 sier at krav som fornærmede eller andre skadelidte har mot siktede, kan fremmes i straffesaken så lenge det springer ut av den samme handling som straffesaken gjelder. Det vil skje etter reglene i straffeprosessloven kapittel 29, som gjelder nettopp sivile krav.<sup>46</sup>

Dersom man ikke skulle ta oppreisningskravet som en del av straffesaken ville alternativet være at skadelidte måtte reise en egen sivil sak etter tvistelovens<sup>47</sup> regler, som kun omhandlet oppreisningskravet. At erstatningskravet avgjøres under straffesaken sparer ikke bare det offentlige og partene for utgifter, men også de involverte partene for de påkjenninger det er å gå gjennom enda en rettssak.<sup>48</sup>

At siktede blir frifunnet i straffesaken hindrer ikke at han kan bli pådømt å betale oppreisning til skadelidt eller etterlate. Dette kommer av at det er ulike beviskrav i erstatningssaker og i straffesaker. For å bli tilkjent oppreisning, eller annen erstatning, er hovedregelen at det må foreligge sannsynlighetsovervekt. Ved idømmelse av straff skal derimot all tvil komme tiltalte til gode.<sup>49</sup> Det finnes mange eksempler i rettspraksis på at resultatet i straffesaken ble frikjennelse, mens oppreisning ble idømt. Et av disse er inntatt i Rt. 2005 s. 1322. I denne saken, som gjaldt legemsbeskadigelse, ble tiltalte dømt til å betale skadelidte 75 000 kroner i oppreisning selv om han ble frifunnet. Retten uttalte at dette ble gjort fordi det forelå klar sannsynlighetsovervekt for at skaden var voldt ved grov uaktsomhet.

---

<sup>44</sup> Rt. 2005 s. 289 avsnitt 49.

<sup>45</sup> Lov om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven) av 22.mai 1981 nr. 25.

<sup>46</sup> Engstrøm (2010) s. 147.

<sup>47</sup> Lov om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven) av 17. juni 2005 nr. 90.

<sup>48</sup> Engstrøm (2010) s. 147.

<sup>49</sup> Andenæs (2005) s. 102.

Det har ikke alltid vært slik at man har kunnet tilkjenne skadelidte oppreisning dersom skadevolder var frikjent i straffesaken. Frem til straffeprosessloven kom i 1981 var det slik at erstatningssaken og straffesaken måtte gå i samme retning, og man kunne dermed ikke pådømme erstatning hvis tiltalte var frikjent for det straffbare forhold i en straffesak.<sup>50</sup>

## 3.2 Hvem kan kreve oppreisning

### 3.2.1 Personkretsen

Etter skadeerstatningslovens § 3-5 første ledd, som gjelder ved skade på person og ved krenking eller mislig adferd som nevnt i skl. § 3-3, er det klart at det er «fornærmede» som kan kreve oppreisning, jf. bestemmelsens ordlyd. Det vil si den som selv har blitt påført skadene. Nærstående kan i disse tilfellene ikke bli tilkjent oppreisning.

Dersom det er snakk om forsettlig eller uaktsomt drap, kan avdøde ektefelle, samboer, barn og foreldre kreve oppreisning, jf. § 3-5 andre ledd. Det er snakk om en avgrenset personkrets, og bestemmelsen sees uttømmende når det gjelder hvem som kan bli tilkjent oppreisning. For eksempel faller avdøde søsken og kjærester som ikke er samboere utenfor. Å være samboere innebærer i lovens forstand å leve sammen i ekteskapslignende forhold. Om det dreier seg om to av samme kjønn eller to av ulike kjønn har ingen betydning. Ekteskap kan i dag også inngås av personer av samme kjønn, jf. ekteskapsloven<sup>51</sup> § 1. Reglene for ektefeller når det gjelder oppreisning kan også gjelde fraseparert ektefelle. Dette er uttalt i juridisk teori og har støtte i en dom fra Frostating lagmannsrett.<sup>52</sup> I denne saken ble avdøde ektefelle tilkjent 50 000 kroner i oppreisning, selv om de var separert da mannen ble knivstukket og drept. Lagmannsretten uttalte at hensynene bak regelen i skl. § 3-5, å gi økonomisk

---

<sup>50</sup> Lødrup (2006) avsnitt 6.2.

<sup>51</sup> Lov om ekteskap (ekteskapsloven) av 4.juli 1991 nr. 47.

<sup>52</sup> Engstrøm (2010) s. 151 og RG 2003 s. 665.



oppreisning for tort og smerte, slo til her. De fraseparerte ektefellene var sterkt knyttet til hverandre og hadde til hensikt å gjenoppta ekteskapet, ikke å kreve skilsmisse. Resultatet kan derfor lett tenkes å bli det motsatte dersom hensikten er å kreve skilsmisse.

Barns alder har ingen betydning i forhold til foreldres rett på oppreisning, og heller ikke når det gjelder barnas rettigheter dersom foreldrene dør. Retten til oppreisning faller ikke bort ved myndighetsalder eller lignende. Adoptivbarn regnes også som barn i lovens forstand, noe som kommer frem i adopsjonsloven § 13.<sup>53</sup> Stebarn og fosterbarn omfattes derimot ikke.<sup>54</sup>

### 3.2.2 For hvilke skader kan det kreves oppreisning

Oppreisningen skal gis for den «voldte tort og smerte og annen krenking eller skade av ikke-økonomisk art», jf. ordlyden i skl. § 3-5. Dette omfatter blant annet «fysisk smerte, ydmykelse, angst og psykisk lidelse, plager og ulemper ellers, lengre sykehusopphold og hindringer i vanlig livsførsel».<sup>55</sup>

Etter skl. § 3-5 første ledd alternativ a, er det et vilkår for å kreve oppreisning at det er voldt skade på person. Dette gjelder både fysiske skader og psykiske lidelser.<sup>56</sup> Det stilles ikke videre vilkår til skadens alvorlighet. Det stilles heller ikke krav til at skaden må være varig for å få tilkjent oppreisning. Det vil derimot kunne ha betydning ved utmålingens størrelse. Det er dette alternativet (alternativ a) jeg vil konsentrere oppgaven om, da det er dette som er aktuelt i forbindelse med trafikkulykker

Det må også nevnes at det også kan kreves oppreisning dersom det forsettlig eller grovt uaktsomt er tilføyd krenking eller annen adferd som er nevnt i lovens § 3-3, jf. § 3-5 første ledd alternativ b. I § 3-3 nevnes noen bestemmelser i straffeloven, blant annet

---

<sup>53</sup> Lov om adopsjon (adopsjonsloven) av 28.februar 1986 nr. 8.

<sup>54</sup> Engstrøm (2010) s. 151.

<sup>55</sup> Ibid. s.145.

<sup>56</sup> Ibid. s.148

seksualforbrytelser. Jeg vil ikke gå nærmere inn på disse tilfellene her, da de faller utenfor oppgavens tema.

### 3.3 Hvem kan idømmes oppreisning

#### 3.3.1 Personkretsen

Ordlyden i skl. § 3-5 sier at «den som» har gjort skaden, er den ansvarlige. På mange områder innebærer dette at det kun er gjerningsmannen selv som kan være ansvarlig, man er ikke dekket gjennom forsikringsordninger. Slik var det også på bilansvarets område fram til 1. juli 2009.

Selv om krav om oppreisning etter trafikkulykker nå kan rettes direkte mot forsikringsselskapet, utelukker ikke det at skadelidte eller etterlatte kan gå til domstolen med sitt krav mot skadevolder dersom de ønsker det. Dette er direkte uttalt i forarbeidene.<sup>57</sup>

Dersom kravet rettes mot skadevolder, er det ikke bare føreren på ulykkestidspunktet som kan være ansvarlig, men også eier av bilen. I LG-2011-55556 ble både fører og eier av en bil dømt for uaktsomt drap. Årsaken til ulykken, der to personer mistet livet, var at bilen hadde blankslitte dekk. De hadde begge opptrådt grovt uaktsomt, eieren ved å ikke oppfylle kravene til bilens tekniske stand, og fører ved å kjøre som om bilen var uten feil, selv om han visste at det ikke var tilfellet. De ble dømt til å betale de etterlatte 75 000 kroner i oppreisning. Avgjørelsen viser også at de er hvem som er den reelle eier som er avgjørende, ikke hvem bilen står registrert på.

Etter skl. § 1-3 plikter også den som er «sinnssyk, åndssvak, bevisstløs eller som befinner seg i en liknende forstyrrelse av sinnstilstanden» å erstatte skader som vedkommende forvolder, så langt det finnes rimelig. I Rt. 2005 s. 104 kom retten fram til at erstatningsplikten etter § 1-3 også omfatter oppreisning etter § 3-5. Dette vil sjelden være aktuelt ved saker som gjelder bilulykker.

---

<sup>57</sup> Ot.prp. nr. 28 (2008-2009) s. 12.

Skadelidte eller avdødes etterlatte kan ikke kreve oppreisning dersom skadevolder er frifunnet på grunn av straffrihetsgrunnene nødrett eller nødverge.<sup>58</sup> Høyesterett har begrunnet dette med at handlingen i disse tilfellene er lovlig, og det vil da ikke være grunn for erstatningskrav.<sup>59</sup> I Rt. 2012 s. 5, som gjaldt en nødvergehandling, uttalte Høyesterett at dette vil være dekkende i de fleste tilfeller, men at det ikke gjelder dersom skadevolder feilaktig trodde han var utsatt for rettsstridig angrep.

### 3.3.2 For hvilke handlinger kan man idømmes oppreisning

Skyldkravet for oppreisning er, som allerede nevnt, grov uaktsomhet eller forsett, og det er for slike handlinger man kan bli idømt oppreisning. Dette kommer direkte fram i ordlyden i skl. § 3-5 første ledd første punktum. De to skyldformene er likestilte. Bevisbyrden for at det foreligger forsett eller grov uaktsomhet hviler på skadelidte.<sup>60</sup>

Å utføre en handling med forsett innebærer at man er bevisst på handlingen og skadepotensialet den innebærer. For det første foreligger forsett dersom skadefølgen er tilsiktet av skadevolder.<sup>61</sup> Et eksempel på dette er at gjerningsmannen med viten og vilje kjører ned en annen med hensikt å drepe. Det foreligger også forsett dersom følgen er uønsket, men gjerningsmannen har sett den som sikker eller overveiende sannsynlig. Dette kalles sannsynlighetsforsett. At det blir betraktet som forsett er slått fast i rettspraksis.<sup>62</sup> Det vil også være sannsynlighetsforsett dersom skadevolderen finner det mer sannsynlig at skadene vil inntre enn at de ikke gjør det.<sup>63</sup> Også *dolus eventualis* ved den positive innvilgelsesteorien er en form for forsett. *Dolus eventualis* innebærer at det foreligger forsett dersom gjerningsmannen «bevisst har ønsket handlingene foretatt selv om den uheldige følgen skulle inntre».<sup>64</sup> Dette er slått fast av Høyesterett, første gang i

---

<sup>58</sup> Rt. 2007 s. 1172 avsnitt 59.

<sup>59</sup> I.c.

<sup>60</sup> Lødrup (2009) s. 532.

<sup>61</sup> Andenæs (2005) s. 233.

<sup>62</sup> Se blant annet Rt. 1911 s. 559, Rt. 1969 s. 941 og Rt. 1980 s. 979.

<sup>63</sup> Andenæs (2005) s. 233-234.

<sup>64</sup> Ibid. s. 236.

Rt. 1980 s. 979.<sup>65</sup> Ved hypotetisk innvilgelsesteori foreligger derimot ikke forsett. Dette ble slått fast i Rt. 1991 s. 600.<sup>66</sup> I den nye straffeloven av 2005<sup>67</sup>, som enda ikke har trådt i kraft, er forsett definert i lovens § 22. Der er alle disse tre formene for forsett inkludert. Selv om loven ikke er trådt i kraft, viderefører den rettstilstanden slik den er i dag.

Når det gjelder skyldkravet for oppreisning har det ingen betydning å skille mellom de ulike formene for forsett. Siden grov uaktsomhet og forsett er likestilte er det heller ikke nødvendig å avgjøre hvilken skyldform som foreligger for å avgjøre om vilkårene for oppreisning er oppfylt. Det kan allikevel ha betydning når det gjelder utmålingens størrelse, som jeg vil komme nærmere tilbake til under punkt 4.

I norsk erstatningsrett er det en alminnelig regel at den som har opptrådt uaktsomt er erstatningsansvarlig. Dette omtales ofte som culpaansvaret. For å være ansvarlig etter culpaansvaret er det tilstrekkelig med simpel uaktsomhet. Det har ikke betydning om uaktsomheten er bevisst eller ubevisst.<sup>68</sup> En uaktsom handling innebærer at den avviker fra den forsvarlige handlemåte man kan forvente fra en vanlig person. Simpel uaktsomhet er derimot ikke tilstrekkelig for å bli idømt oppreisning. Derfor er skillet mellom simpel og grov uaktsomhet svært viktig i denne sammenheng. Skillet kan ofte være vanskelig å trekke i praksis, da det ikke er noen klar grense. Ved grov uaktsomhet er graden av avviket fra den forsvarlige handlemåte større enn ved simpel uaktsomhet. Hvordan skillet skal trekkes beror på rettens vurderinger i den konkrete sak, og spørsmålet har flere ganger vært oppe for domstolene.

For å avgjøre om det i den enkelte sak er opptrådt med grov uaktsomhet er det sentrale spørsmålet om handlingen utgjør et *markert avvik* fra vanlig og forsvarlig handlemåte. Dette er slått fast av Høyesterett og lagt til grunn i flere avgjørelser.<sup>69</sup>

---

<sup>65</sup> Andenæs (2005) s. 236.

<sup>66</sup> l.c.

<sup>67</sup> Lov om straff (straffeloven 2005) av 20. mai 2005 nr. 28.

<sup>68</sup> Lødrup (2009) s. 127.

<sup>69</sup> Se blant annet Rt. 1989 s. 1318, Rt. 2004 s. 499 og Rt. 2009 s. 6.

Spørsmålet er etter dette hva som utgjør et slikt markert avvik. For å avgjøre det må det i hver enkelt sak foretas en konkret vurdering.

Et moment som henger nært sammen med vurderingen av dette spørsmålet er risikoen ved handlingen. Generelt må det kunne sies at det ved uaktsomhet i trafikken vil være stor risiko for personskader. Det stilles derfor også strenge krav til oppmerksomheten ved bruk av motorvogner. Dette gjøres også fordi det er stort skadepotensialet ved ferdsl i trafikken.<sup>70</sup> Agder lagmannsrett har uttalt dette slik:

«Det legges vekt på om risikoen er stor, nærliggende og om den gjelder skade på person. I vurderingen av om avviket fra den forsvarlige handlingsnorm er vesentlig, må det tas hensyn til de strenge krav som stilles til førere av motorvogn».<sup>71</sup>

Videre har skadevolders handlingsalternativer på ulykkestidspunktet betydning. Det finnes flere eksempler på dette i rettspraksis.<sup>72</sup> I saken inntatt i Rt. 2009 s. 6 kjørte en bilist på en fotgjenger som sto i en parkeringslomme og «holdt av» plassen til en annen bil. Selv om siktede så at skadelidte sto i parkeringslommen, uttalte han at han regnet med at det var tilstrekkelig klaring, og at han ikke ville treffe han når han kjørte inn og parkerte. Fotgjengeren ble hardt skadet. Da Høyesterett her konkluderte med at det var opptådt grovt uaktsomt ble det begrunnet med skadevolders feilvurdering da han bare fokuserte på den parkerte bilen på den andre siden. Førstvoterende uttalte at det riktige handlingsalternativet ville vært å stoppe bilen og forsikre seg om at han ikke traff skadelidte. Ingenting ville hindret han i å gjøre nettopp dette.

Konkrete forhold som for eksempel lysforhold, er også relevant i vurderingen. Dette er blant annet trukket fram i RG 2009 s. 1336. I denne saken ble det faktum at det var mørkt og ingen gatelys som fungerte, brukt som et moment for å stille strengere krav til førerens aktsomhet. Det vil også stilles strenger krav til oppmerksomheten ved ferdsl i trafikken ved dårlig vær eller føre.

---

<sup>70</sup> RG 2009 s. 1336.

<sup>71</sup> LA-2004-19599.

<sup>72</sup> Se blant annet Rt. 2009 s. 6 og RG 2009 s. 1336.

Det gar også betydning om skadevolder var godt kjent på skadestedet. Dette ble også trukket frem som et moment i saken fra Frostating lagmannsrett inntatt i RG 2009 s. 1336. En samlet vurdering av flere forhold gjorde at retten her konkluderte med at føreren var grov uaktsom. Som nevnt ovenfor var det mørkt på ulykkestidspunktet, og føreren var godt kjent på stedet. Videre var det natt til første nyttårsdag og føreren måtte derfor regne med mange folk i gatene, og at mange av dem var beruset. I tillegg kjørte tiltalte med dårlige lys på bilen, noe som også skjerpet kravene til aktsomhet. Rett før ulykken inntraff vendte tiltalte oppmerksomheten bort fra veibanen og mot sønnen som satt ved siden av i bilen. Saken viser at det foretas en meget konkret vurdering der alle aktuelle forhold trekkes inn. Det er ikke slik at det faktum at skadevolder er godt kjent på skadestedet vil medføre at han er å betrakte som grov uaktsom.<sup>73</sup>

En gjennomgang av rettspraksis viser at det ved noen typetilfeller alminneligvis vil bli lagt til grunn at det foreligger grov uaktsomhet. Et eksempel på dette er ved kjøring i påvirket tilstand, enten det gjelder alkohol eller narkotika.<sup>74</sup>

Et annet eksempel er dersom føreren er distraheret av andre ting mens han kjører, og dette er årsaken til en ulykke. Dette kan for eksempel være mobiltelefonen, andre passasjerer i bilen eller radioen. Gulating lagmannsrett har blant annet uttalt følgende i en sak, der domfelte i flere kilometer og en fart på 60 km/t delte oppmerksomheten mellom trafikken og sine to små barn i baksetet:

«Etter lagmannsrettens oppfatning utviste domfelte grov og vedvarende mangel på aktsomhet over flere kilometers kjøring, og i forbindelse med selve ulykken. Hennes opptreden må kunne betegnes som sterkt klanderverdig»<sup>75</sup>

Dette førte til at hun kjørte på en syklist, som syklet utenfor den høyre kantlinjen.

Dersom sjåføren sovner bak rattet vil det ofte bli sett som grov uaktsomhet.<sup>76</sup> Dette vil spesielt gjelde dersom man føler seg trøtt i en periode og det er muligheter for å stanse langs veikanten, noe det som oftest vil være, men man i stedet velger å kjøre videre.

---

<sup>73</sup> LB-2011-108895.

<sup>74</sup> Se blant annet LE-2011-194781, LF-2009-10621 og LG-2010-90112.

<sup>75</sup> LG-2007-181893.

Dersom det etter forholdene holdes for høy hastighet, vil dette som regel bli sett som grovt uaktsomt.<sup>77</sup>

Andre eksempler det det lett kan tenkes grov uaktsomhet vil være forbikjøringer der det er en åpenbar fare for kollisjon med møtende kjøretøyer og bevisst kjøring mot rødt lys. Førere av motorvogn har en særlig aktsomhetsplikt ved fotgjengerfelt.<sup>78</sup>

I mange bilulykker vil ikke skyldkravene være oppfylt da ulykkene ofte er rene uhell eller skyldes simpel uaktsomhet. Det er likevel slik at det er tilstrekkelig at handlingen er omfattet av forsettet eller den grove uaktsomheten. Med andre ord betyr det at det ikke er nødvendig at skadefølgene er omfattet. Det vil være nok at skadefølgen er påregnelig.<sup>79</sup> Dette er flere ganger slått fast av Høyesterett.<sup>80</sup>

---

<sup>76</sup> Se blant annet LG-2008-149031.

<sup>77</sup> Se blant annet LB-2008-13047. I denne saken utgjorde høy fart kombinert med promille det grovt uaktsomme forholdet.

<sup>78</sup> RG 2009 s. 1336.

<sup>79</sup> Nygaard (2007) s. 218.

<sup>80</sup> Blant annet Rt. 1999 s. 887 på side 895 og Rt. 2005 s. 104 avsnitt 42.

## 4 Utmålingsnivået

### 4.1 Hvorfor har vi oppreisning?

Oppreisning har tradisjonelt hatt et pønalt formål. Slik har det vært siden 1902, og sammenhengen med straffen har vært klart.<sup>81</sup> Å bli idømt oppreisning skal være en straff for skadevolderen. Dette gjaldt spesielt før endring av straffelovens ikrafttredelseslov av 1912.<sup>82</sup>

Etter 1912, da vilkåret om at handlingen måtte være straffbar for å få tilkjent oppreisning ble fjernet, ble den preventive funksjon trukket frem.<sup>83</sup> I dag har kompensasjon for et ikke-økonomisk tap som er det mest sentrale.<sup>84</sup> Det finnes flere avgjørelser som trekker frem nettopp dette.<sup>85</sup> Blant annet ble følgende uttalt i Rt. 2005 s. 289:

«Etter at straffbarhetsvilkåret ble fjernet, er tyngdepunktet i begrunnelsen for å tilkjenne oppreisning gradvis blitt flyttet over på behovet for kompensasjon for den påførte krenkelse. Selv om oppreisning fortsatt også er preventivt og pønalt begrunnet, er det i dag kompensasjonsbehovet som er det fremtredende...»<sup>86</sup>

Det har i juridisk teori vært diskutert om det i dag fremdeles er grunn til å trekke frem prevensjonshensynet. Lødrup mener det ikke er grunn til det. Hans begrunnelse er at frykten for å måtte betale oppreisning neppe virker avskrekkende sammenholdt med de

---

<sup>81</sup> Lødrup (2006) s. 216.

<sup>82</sup> Rt. 2005 s. 289 avsnitt 42.

<sup>83</sup> Lødrup (2006) s. 216.

<sup>84</sup> Lødrup (2006) s. 216-217.

<sup>85</sup> Se blant annet Rt. 1999 s. 1363, Rt. 2005 s. 104 og Rt. 2005 s. 289.

<sup>86</sup> Rt. 2005 s. 289 avsnitt 42.



andre konsekvenser handlingen har, da først og fremst straffereaksjonen.<sup>87</sup> Lødrups syn kan diskuteres.

Å standardisere oppreisningen, slik Høyesterett på flere områder har gjort, har lite for seg hvis man kun skal trekke frem reparasjonshensynet, og ikke også kunne se hen til preventive hensyn. En slik standardisering må vel kunne sies å gå i motsatt retning av Lødrups syn. Dersom bare reparasjonshensynet var relevant ville det ikke være grunn for standardsatser, men burde heller bli tatt en konkret vurdering i hver enkelt sak.

Oppreisning har også en ideell funksjon ved at den viser at samfunnet ikke aksepterer slike handlinger.

## 4.2 Generelt om utmåling av oppreisning

Ordlyden i skl. § 3-5 første ledd sier at oppreisning *kan* pålegges dersom vilkårene er oppfylt. Bestemmelsen brukes likevel i praksis som en skal-regel, og oppreisning vil bli tilkjent dersom vilkårene er oppfylt.<sup>88</sup> At bestemmelsen tolkes slik finnes det mange eksempler på i rettspraksis.<sup>89</sup> Det er dog slik at beløpet kan settes lavt, eller også til null, dersom det blir sett som den rimelige løsningen etter at retten har gjennomført rimelighetsvurderingen.<sup>90</sup>

Utbetaling av oppreisningserstatning gjøres alltid ved en engangsutbetaling. Dette kommer direkte frem av ordlyden i § 3-5, som sier at det skal utbetales en engangssum.

Oppreisningens størrelse beror på en rimelighetsvurdering. I skl. § 3-5 heter det at oppreisning utbetales som en engangssum som «retten finner rimelig». Det er dermed opp til domstolene å bestemme nivået, da loven ikke foretar noen form for normering eller standardisering. Det må i alle tilfeller foretas en skjønnsmessig vurdering fra rettens side for å avgjøre hva som er rimelig i den konkrete sak. I noen tilfeller har

---

<sup>87</sup> Lødrup (2006) s. 217.

<sup>88</sup> Engstrøm (2010) s. 146.

<sup>89</sup> Blant annet Rt. 2005 s. 104.

<sup>90</sup> Lødrup (2006) s. 218.

retten foretatt en normering av oppreisningens størrelse. Dette gjelder ved drap og seksualforbrytelser.<sup>91</sup>

Finansnæringens Hovedorganisasjon og Trafikkforsikringsforeningen tok som høringsinstanser til orde for at det burde fastsettes standardsatser for oppreisning etter trafikkuhell.<sup>92</sup> Departementet fant ikke grunn til å gjøre dette. Departementets begrunnelse var at trafikkskadetilfellene er så vidt forskjellige og at forholdene i sakene vil variere på mange måter.<sup>93</sup> Argumentet som har blitt trukket fram for normering av oppreisning, er at kravet ofte behandles i forbindelse med straffesaken. I straffesaken vil spørsmålet om straff være hovedfokuset for både dommere og advokater, og oppreisningskravet og bevisføringen vil få en mindre plass.<sup>94</sup> Dette gjør at det er en fare for at retten kommer til feil resultat, og at saken ikke er tilstrekkelig opplyst når det gjelder kravet om oppreisning. I Rt. 1988 s. 532 uttalte førstvoterende på side 538:

«Det sentrale i straffesaken vil være behandlingen og pådømmelsen av selve straffekravet, og det vil som oftest neppe være praktisk mulig å gjennomføre en fullstendig bevisføring omkring de forhold som vil kunne ha betydning for utmålingen av oppreisning til den fornærmede.»

Jeg vil i den videre fremstillingen skille mellom de tilfellene som har døden til følge og de som gjelder personskade. Jeg vil starte med utmåling av oppreisning ved drap i trafikken.

### 4.3 Utmåling ved drap

Når etterlatte krever oppreisning etter § 3-5 andre ledd har domstolene, både forsettlig drap og grovt uaktsomme handlinger som medfører dødsfall, foretatt

---

<sup>91</sup> I Rt. 2011 s. 743 oppjusterte Høyesterett normeringen for voldtekt, jf. strl. § 192 første ledd bokstav a, fra 10 000 til 150 000 kroner. Ved forsettlig drap er oppreisningen normert til 120 000 kroner, jf. Rt. 2010 s. 1203.

<sup>92</sup> Ot. prp. nr. 28 (2008-2009) s. 11.

<sup>93</sup> Ot. prp. nr. 28 (2008-2009) s. 12.

<sup>94</sup> Engstrøm (2010) s. 150.

normeringer, dog ikke slik at disse ikke kan fravikes. Disse normeringene vil jeg nå se nærmere på.

Jeg vil i den videre fremstillingen skille mellom drap begått med forsett og grovt uaktsomme handlinger som har hatt døden til følge.

#### 4.3.1 Forsettlig drap

Dersom et drap er begått med forsett vil det straffes etter straffeloven<sup>95</sup> § 233. Første gang Høyesterett tok stilling til oppreisningserstatning etter forsettlig drap var i saken inntatt i Rt. 2001 s. 274.<sup>96</sup> Saken gjaldt etterlattes krav på oppreisning etter at en 16 år gammel gutt ble knivstukket og drept. Drapet var gjort med forsett. I lagmannsretten ble moren, som alene hadde omsorgen for avdøde og hans bror, tilkjent 150 000 kroner i oppreisning.<sup>97</sup> I Høyesterett ble beløpet satt ned til 120 000 kroner.<sup>98</sup>

Da Høyesterett her tilkjente 120 000 kroner, foretok de en normering for oppreisning etter forsettlige drap. Retten uttalte at en normering burde finne sted på dette område.<sup>99</sup> Dette ble begrunnet med at det vil være vanskelig å gradere oppreisningen ut fra handlingens grovhet og skyldgraden i disse sakene, og videre at opplevelsen og de psykiske ettervirkningene for de etterlatte i stor grad vil variere etter personlige forutsetninger.<sup>100</sup> Det ble videre understreket at normeringen bare er veiledende, og at det kan tilkjennes både høyere og lavere beløp dersom *særlige forhold* tilsier det.<sup>101</sup> Det ble ikke gitt eksempler på hva som kan utgjøre slike særlige forhold.

Selv om denne saken ikke gjaldt bilansvar, vil normeringen også komme til anvendelse ved forsettlige drap i trafikken. Det er riktignok slik at flertallet av trafikkuhell skjer ved

---

<sup>95</sup> Almindelig borgerlig Straffelov (Straffeloven) av 22. mai 1902 nr. 10.

<sup>96</sup> Rt. 2001 s. 274 på side 279.

<sup>97</sup> LF-1999-529.

<sup>98</sup> Rt. 2001 s. 274 på side 280.

<sup>99</sup> Rt. 2001 s. 274 på side 278.

<sup>100</sup> l.c.

<sup>101</sup> l.c.

uaktsomhet, simpel eller grov, men det skjer også ulykker som er begått med forsett. Det kan for eksempel gjelde dersom noen bestemmer seg for å kjøre ned en fotgjenger med viten og vilje med et ønske om å drepe, og denne personen omkommer.

Normeringen på 120 000 kroner har senere blitt oppjustert av Høyesterett. Dette ble gjort i Rt. 2010 s. 1203. En mann ble her drept da en psykotisk gjerningsmann skjøt ham flere ganger med pistol. De etterlatte var ektefelle og fire mindreårige barn. Normeringen for utmåling til etterlatte ble i denne avgjørelsen satt til 200 000 kroner.<sup>102</sup> Begrunnelsen Høyesterett ga for oppjusteringen på 80 000 var at det var gått ni år siden normeringen på 120 000 kroner, og at det hadde skjedd en endring i pengeverdien på disse ni årene.<sup>103</sup> Ved spørsmålet om hvor høyt nivået skulle være, ble det lagt vekt på standardnivået i voldsoffererstatningen.<sup>104</sup> Selv om heller ikke denne saken gjaldt bilansvaret, foretar den en generell normering for forsettlige drap. Høyesterett har ikke foretatt endringer av normeringen etter denne avgjørelsen.

Et annet sentralt spørsmål i denne forbindelse er hvorvidt normering bør være den samme for alle grupper etterlatte, eller om det for eksempel bør skilles mellom barn og ektefeller, og om mindreårige barn som mister foreldrene bør få høyere oppreisning enn voksne barn som ikke lenger bor sammen med foreldrene. Både ektefelle, samboer, barn og foreldre kan kreve oppreisning, jf. skl. § 3-5 andre ledd. I den ovennevnte avgjørelsen fra 2001 understreket førstvoterende at selv om det der ble foretatt en normering på 120 000 kroner for foreldre som mistet barn, så betydde ikke dette at normen måtte være den samme for alle grupper pårørende. Det ble allikevel ikke tatt nærmere stilling til spørsmålet.<sup>105</sup> I sak inntatt i Rt. 2004 s. 1324 ble en mann dømt for forsettlig drap, jf. strl. § 233, etter å ha skutt en annen mann i magen. De etterlatte krevde oppreisning. Ved vurderingen av utmålingens størrelse, sier førstvoterende klart at han tar utgangspunkt i Rt. 2001 s. 274, som omtalt ovenfor, som fastsatte en norm på 120 000 kroner.<sup>106</sup> Selv om normeringen på dette tidspunktet var 120 000, ble hver av

---

<sup>102</sup> Rt 2010 s. 1203 avsnitt 49.

<sup>103</sup> Rt. 2010 s. 1203 avsnitt 47-49.

<sup>104</sup> Ibid. avsnitt 48.

<sup>105</sup> l.c.

<sup>106</sup> Rt. 2004 s. 1324 avsnitt 36.

avdødes foreldre tilkjent 100 000 kroner. Dette begrunnes med at det i den dommen fra 2001 var snakk om en 16 år gammel gutt som bodde hjemme, mens denne saken gjaldt en voksen mann som ikke bodde sammen med foreldrene.<sup>107</sup>

Rettstilstanden ble her i den omtalte avgjørelsen inntatt i Rt. 2010 s. 1203. Høyesterett uttalte der at det er vanskelig å finne grunnlag for å ha ulik normering for ulike grupper etterlatte, noe de begrunnet med at hvordan noen takler å miste sine nære avhenger av mange ulike faktorer.<sup>108</sup> Hvor tungt man har det i tiden etter å ha mistet noen bestemmes ikke bare av om det var snakk om et barn eller en ektefelle, eller hvor gamle barna var da de ble drept. Etter denne avgjørelsen må derfor rettstilstanden sies å være slik at det ikke skilles mellom ulike grupper etterlatte ved utmåling av oppreisning.

Det finnes også eksempler fra rettspraksis som gjelder forsettlig drap i trafikken. Et av dem er fra Glåmdalen tingrett 26. januar 2011.<sup>109</sup> En 24 år gammel mann var tiltalt for blant annet forsettlig drap etter strl. § 233 og grovt ran. Tiltalte tok en bil som sto og gikk på tomgang mens bileieren, en kvinne i 40-årene, var like i nærheten. Da tiltalte satte seg i bilen, kastet bileieren seg på panseret for å stoppe han. Tiltalte stoppet derimot ikke, men kjørte avgårde i stor fart. Etter noen hundre meter falt kvinnen av panseret og ble drept. Tiltalte ble blant annet dømt for overtredelse av strl. § 233. Hver av de etterlatte ble av tingretten tilkjent 200 000 i oppreisning. Tingretten fulgte med dette normeringen fra Rt. 2010 s. 1203. De etterlatte var her samboer og tre barn, og de ble alle tilkjent det samme beløpet. Saken ble anket av begge parter, men ikke når det gjaldt de sivile kravene.

Ingen av de to avgjørelsene som normerer oppreisning ved forsettlig drap kommenterer hva som kan utgjøre slike særlige forhold som gir grunn til å tilkjenne høyere eller lavere beløper. Det finnes allikevel eksempler fra rettspraksis på at dette er gjort. Et eksempel er inntatt i Rt. 2002 s. 481. En mann var dømt for overlagt drap etter at han drepte sin kone ved å forgifte henne over en lang periode. Kvinnens barn ble i 8 måneder vitne til at moren hadde enorme smerter før hun til slutt døde. Høyesterett tok

---

<sup>107</sup> Rt. 2004 s. 1324 avsnitt 39.

<sup>108</sup> Rt. 2010 s. 1203 avsnitt 43.

<sup>109</sup> TGLOM-2010-186696.

utgangspunkt i normeringen i Rt. 2001 s. 274, som var det gjeldende da, men mente det var gode grunner for å fravike denne i dette tilfellet på grunn av sakens ekstraordinære karakter. Det ble også nevnt at siktedes gode økonomiske situasjon måtte ha en viss betydning ved utmåling i en slik sak der det ikke foreligger standardiserte beløper i loven. Begge de mindreårige døtrene, som var 10 og 13 år gamle da moren døde, ble etter en samlet vurdering tilkjent 300 000 kroner. Saken gjelder ikke bilansvar, og er en meget spesiell sak. Det er vanskelig å tenke seg lignende tilfeller med langvarig pinning og lignende på bilansvarets område. Det kan derfor kanskje vanskeligere tenkes tilfeller der normeringen fravikes etter trafikkulykker, i hvert fall i så stor grad som her. Siktedes økonomi vil derimot være like aktuelt ved bilulykker.

Et annet eksempel på at oppreisningen settes høyere enn normering er LA-2011-187020, som heller ikke gjelder en bilulykke. Saken er likevel relevant da den viser at det ikke alltid kreves så ekstreme grunner som i saken ovenfor for å bli tilkjent høyere oppreisning. En 25 år gammel mann drepte sin tidligere samboer med mange knivstikk, og ble dømt blant annet for forsettlig drap under særdeles skjerpene omstendigheter, jf. strl. § 233. Avdødes mor og mindreårige sønn fremsatte krav om oppreisning. Kristiansand tingrett tilkjente de begge 200 000 under henvisning til Rt. 2010 s. 172, men lagmannsretten satte den opp og tilkjente 225 000 til hver. For begrunnelse viser de til tingrettsdommen.<sup>110</sup> Der ble det uttalt at moren tok tapet særlig hardt, da hun mistet sitt eneste barn. For avdødes sønn ble det omstillingsproblemer da han måtte flytte til sin far som var bosatt på Island. Begrunnelsen ligger her altså i de etterlattes situasjon etter drapet var begått. Det kan i like stor grad gjøre seg gjeldende ved bildrap. Samtidig kan det argumenteres mot lagmannsrettens begrunnelse for å tilkjenne høyere beløp, da denne begrunnelsen antagelig vil gjøre seg gjeldende i så å si alle drapssaker. Foreldre vil alltid ta det å miste et barn svært tungt, og barn som mister foreldre vil ofte måtte flytte og gjennom omstillingsproblemer. Man vil ikke i alle disse tilfellene kunne regne med å bli tilkjent beløp høyere enn normeringen.

---

<sup>110</sup> TKISA-2011-154811.

#### 4.3.2 Grovt uaktsomt drap

Etter straffeloven § 239 straffes den som ved bruk av våpen, motorvogn eller på annen måte uaktsomt forvolder en annens død, for uaktsomt drap. For å straffedømmes for drap kreves altså bare simpel uaktsomhet. Det er derfor ikke slik at alle som blir dømt for uaktsomt drap også kan bli idømt oppreisning.

Da oppreisning ved forsettlig drap første gang ble normert i 2001, var det ikke tatt stilling til spørsmålet om å normere ved grovt uaktsomme drap. Dette ble først gjort fem år senere, i Rt. 2006. s. 61. Saken gjaldt en 12 år gammel jente som døde etter at ett lekestativ i skolegården falt sammen og delvis over henne. I lagmannsretten ble foreldrene tilkjent 100 000 kroner hver i oppreisning.<sup>111</sup> Høyesterett konkluderte med at det også for uaktsomme drap burde foretas en normering av oppreisningserstatning.<sup>112</sup> Det ble videre uttalt at nivået må ligge lavere enn det gjør for forsettlige drap på grunn av skyldgraden, selv om tapet av å miste noen som står deg nær er den samme.<sup>113</sup> Høyesterett uttalte i avsnitt 21:

«Det er den forskjellige skyldgrad - forsett eller uaktsomhet - som er avgjørende for subsumsjonen. Og det har stor betydning for strafferamme og normalt for den konkrete straffutmåling om et drap er forsettlige eller uaktsomt. Dette må også få følger for oppreisningsbeløpene.»

I 2006 var normeringen for forsettlige drap satt til 120 000 kroner, jf. Rt. 2001 s. 274 og Rt. 2004 s. 1324. I denne saken ble oppreisning for grovt uaktsomme drap normert til 75 000 kroner.<sup>114</sup> Nærmere begrunnelse for hvorfor akkurat dette beløpet kommer ikke frem av avgjørelsen.

---

<sup>111</sup> LH-2004-101303.

<sup>112</sup> Rt. 2006 s. 61 avsnitt 20.

<sup>113</sup> Rt. 2006 s. 61 avsnitt 21.

<sup>114</sup> I.c.

Det er også her slik at normeringen kan fravikes, og den kan settes både høyere og lavere når særlige forhold tilsier det. I den nevnte saken forelå det ikke slike særlige grunner, men hver av de etterlatte ble tilkjent 100 000 kroner da det av prosessuelle grunner ikke var adgang til å sette beløpet lavere.<sup>115</sup> Det kan i praksis derfor også tilkjennes høyere oppreisning ved grovt uaktsomme handlinger det som er normert for forsettlig, dersom særlige forhold tilsier det.<sup>116</sup>

Normeringen for oppreisning etter uaktsomme drap vil være den samme uavhengig av hvordan drapet skjedde, så lenge det er snakk om et uaktsomt drap etter strl. § 239. Det er selvfølgelig ikke en betingelse at skadevolder dømmes for overtredelse av bestemmelsen i straffesaken. Man kan etter bestemmelsen straffes dersom man uaktsomt forvolder en annens død ved bruk av blant annet motorvogn. Det er på dette området mange eksempler i rettspraksis som gjelder bilulykker. De fleste trafikkuhell som ender med dødsfall vil bli dømt etter denne bestemmelsen, og så lenge uaktsomheten karakteriseres som grov vil etterlatte ofte fremme krav om oppreisning.

For å danne et bilde av rettstilstanden i dag vil jeg se på noen eksempler, først og fremst fra lagmannsretten. I sakene har flere ulike grunner vært anført som begrunnelse for å tilkjenne etterlatte andre beløper enn det normerte.

I RG 2007 s. 1064 fra Hålogaland lagmannsrett ble avdødes forhold til ulykken anført som begrunnelse for å tilkjenne de etterlatte et lavere beløp enn normeringen. Avdøde hadde frivillig vært passasjer i en bil under kjøring på islagt vann, og var dermed klar over faren hun utsatte seg selv for. Bilen kjørte utenfor iskanten, og den 19 år gamle passasjeren druknet. Lagmannsretten uttalte at skadelidtes forhold skal vektlegges i forhold til handlingens objektive grovhet, som er et sentralt moment ved utmåling. At avdøde frivillig var passasjer ble av lagmannsretten ikke sett på som en slik særlig grunn som ga grunn til å sette ned oppreisningen. Foreldrene ble derfor tilkjent 75 000 kroner hver med henvisning til Rt. 2006 s. 61.

---

<sup>115</sup> Rt. 2006 s. 61 avsnitt 23.

<sup>116</sup> Rt. 2006 s. 61 avsnitt 22.



Et annet forhold som har blitt anført å utgjøre et særlig forhold, og grunn til å sette oppreisning lavere enn normeringen, er skadevolders økonomiske evne. Dette ble gjort i en dom fra Borgarting Lagmannsrett fra 2009.<sup>117</sup> Det var her snakk om en møteulykke mellom om en bil og motorsykkkel, der føreren av motorsykkelen omkom. Også her ble det tatt utgangspunkt i normeringen på 75 000 kroner i Rt. 2006 s. 61. Lagmannsretten valgte å tilkjenne de etterlatte 60 000 kroner hver. De etterlatte i denne saken var avdøde ektefelle og to barn. Saken viser at skadevolders økonomiske situasjon i noen tilfeller kan utgjøre et særlig forhold som kan være grunn til å tilkjenne de etterlatte et lavere beløp.

Det finnes også eksempler på at retten har tilkjent etterlatte oppreisning på over 75 000 kroner. Saken inntatt i RG 2008 s. 743 slo fast Fredrikstad tingretts dom fra 5. oktober 2007. Saksforholdet var her at en 29 år gammel mann med bil kjørte på en motorsykkkel bakfra. Dette førte til at motorsyklisten veltet og falt i asfalten. Siktete kjørte deretter over motorsyklistens hode og stakk av, og meldte seg ikke til politiet før det hadde gått flere dager. En av de etterlatte ble tilkjent 200 000 kroner og to andre 150 000. De høye beløpene kan forklares ved handlingens klanderverdighet da skadevolder kjørte videre og ikke meldte seg. Hvorfor retten skiller mellom de ulike etterlatte i denne saken kommer ikke frem. Antagelig ble dette gjort fordi denne avgjørelsen ble avsagt før Rt. 2010 s. 1203, som fastslo at det ikke var grunn til å skille mellom ulike etterlatte. Dommen som foretok normering for grovt uaktsomme drap, Rt. 2006 s 61, uttalte spesifikt at normeringen gjaldt foreldre som mister sine barn, antagelig av samme grunn, da det der ble tatt utgangspunkt i Rt. 2001 s. 274.<sup>118</sup> Selv om Rt. 2010 s. 1203 gjelder forsettlig drap, er det ikke grunn til å skille mellom etterlatte etter uaktsomme og forsettlige drap på dette område. Dersom det ikke skal gjøres forskjeller på ulike grupper etterlatte ved forsettlig drap, er det heller ikke grunn til å gjøre det ved grovt uaktsomme.

Et annet eksempel på at beløpet settes høyere enn normen finnes i LB-2008-13047. To menn stjal her en bil i ruspåvirket tilstand. De kjørte av veien, og en kvinnelig passasjer

---

<sup>117</sup> LB-2009-7294.

<sup>118</sup> Rt. 2010 s. 1203 avsnitt 21.

omkom. Avdødes mor ble tilkjent 90 000 kroner. Lagmannsretten nevnte ikke normeringen, men uttalte:

«Som det framgår ovenfor har de tiltalte gjort seg skyldig i *meget grov* uaktsom handling; hensynsløs og hasardiøs kjøring i påvirket tilstand i stjålet bil.»<sup>119</sup>

Videre uttalte retten at ulykken var en meget stor belastning for avdødes mor, at avdøde ble drept i ung alder og at morens livskvalitet er betydelig redusert. De tiltalte holdt meget stor fart og var i tillegg beruset da ulykken fant sted. Disse konkrete forhold må derfor være årsaken til at avdødes mor ble tilkjent 90 000 kroner, som altså er 15 000 kroner mer enn normeringen. Det var bare anke over straffutmålingen som ble fremmet for Høyesterett.<sup>120</sup>

Etter disse avgjørelsene har normeringen for forsettlig drap blitt oppjustert fra 120 000 til 200 000 kroner.<sup>121</sup> Det er derfor naturlig å stille spørsmål ved om normen også må oppjusteres ved uaktsomme drap. Dette spørsmålet har ikke vært oppe til diskusjon for Høyesterett, men det har blant annet vært oppe i en sak i Glåmdal tingrett.<sup>122</sup> Saken gjaldt en personbil som kjørte ut fra privat vei og skulle krysse riksvegen. Det førte til kollisjon med en motorsykkel, som fører av personbilen hadde vikeplikt for. Føreren av motorsykkelen omkom. Bilføreren ble derfor tiltalt for uaktsomt drap etter strl. § 239, og han ble dømt i tingretten. Avdødes samboer og barn fremsatte gjennom sin bistandsadvokat krav om oppreisning. Det var enighet om at vilkårene for oppreisning var oppfylt, og spørsmålet gjaldt derfor kun størrelsen på oppreisningen. Tingretten viste til Rt. 2006 s. 61, der det ble slått fast normert oppreisning på kroner 75 000 til etterlatte ved domfellelse for strl. § 239. Det ble videre vist til Rt. 2010 s. 1203, som hevet oppreisningsbeløpet ved forsettlig drap til 200 000 kroner med begrunnelsen at det hadde skjedd en endring i pengeverdien. Tingretten mente derfor at også oppreisning til etterlatte etter strl. § 239 burde oppjusteres. Retten foretok oppjusteringen ved å foreta en utregning. Tidligere var normeringen for oppreisning

---

<sup>119</sup> Min kursivering.

<sup>120</sup> HR-2009-1009-U.

<sup>121</sup> Rt. 2010 s. 1203.

<sup>122</sup> Glåmdal tingretts dom av 28. oktober 2011.

120 000 for forsettlig drap og 75 000 for drap begått med grov uaktsomhet. 75 000 utgjør 62,5 % av 120 000 kroner. I dommen fastsatte tingretten ny normering for grovt uaktsomt drap til 125 000 kroner, og bemerker at oppreisningen da fortsatt vil utgjøre 62,5 % av oppreisningen for forsettlig drap.

Å justere normeringen for uaktsomme drap har absolutt gode grunner for seg når det er foretatt en oppjustering ved drap begått med forsett. Begrunnelsen Høyesterett ga i forbindelse med forsettlige drap, det faktum at det har skjedd en endring i pengeverdien, gjør seg like mye gjeldende her. Det var også nettopp dette som var tingrettens poeng.

Spørsmålet har som nevnt ikke vært oppe i Høyesterett, men noen dommer fra lagmannsretten kan belyse problemstillingen. To uker før den ovennevnte dommen ble avsagt i Glåmdal tingrett, uttalte Eidsivating lagmannsrett seg om temaet.<sup>123</sup> Det ble anført at oppreisning etter grovt uaktsomme drap bør følge samme stigning som oppreisning etter forsettlige. Bistandsadvokaten i saken anførte at det riktige normerte beløpet ville være 125 000, altså det samme som Glåmdalen tingrett kom fram til. Lagmannsretten var enig i at det må legges stor vekt på at Høyesterett har endret normering for forsettlige drap, og at slike «regneoperasjoner» er nyttige. Retten konkluderte ikke nærmere når det gjaldt dette spørsmålet. Grunnen var at saken gjaldt overtredelse av strl. § 229 tredje straffalternativ, og normen ville derfor etter lagmannsrettens mening uansett ikke komme til anvendelse.

Det finnes også nyere saker der domstolen ikke drøfter denne problemstillingen overhodet, og tilkjenner de etterlatte på 75 000 kroner i oppreisning etter den gamle normeringen. Dette ble gjort i LG-2011-55556 fra Gulating lagmannsrett 21. februar 2012. To passasjerer på 17 og 19 år omkom da en bil mistet veigrepet på grunn av slitte dekk. Både fører og eier ble dømt for overtredelse av strl. § 239. Her ble det uttalt at rettspraksis hadde normert oppreisningen i disse tilfelle til 75 000, og de etterlatte ble derfor tilkjent dette beløpet uten nærmere drøftinger om å endre dette.

Bistandsadvokaten hadde anført at oppreisning ble tilkjent «etter rettens skjønn». At hverken de etterlatte eller deres bistandsadvokater anførte høyere utbetaling kan ha vært av betydning i saken. De etterlatte sa uttrykkelig at de bare ønsket å gi ung bilførere og

---

<sup>123</sup> LE-2011-60940.

eiere lærdom, og at det ikke var høy utbetaling som var viktig for dem. Lagmannsretten uttalte:

«Det er såleis framhalde at lagmannsretten gjerne kan utmåla ei låg skadebot, så lenge skadebotansvaret vert funne å føreliggja. Lagmannsretten har lagt til grunn at påstanden er utforma slik at skadebota skal fastsetjast etter retten sitt skjønn, og lagmannsretten har då lagt til grunn for utmålinga den normalserstatninga som gjeld i slike tilfelle.»

Etterlatte kan også, slik en av sakene ovenfor viser, kreve oppreisning i saker som gjelder strl. § 229 tredje straffalternativ, dersom vilkårene i skl. § 3-5 er oppfylt. Straffebestemmelsen gjelder legemsbeskadigelse med døden til følge. Det er uttalt at oppreisning etter nevnte bestemmelse må ligge høyere enn normert oppreisning for uaktsomt drap, og at normeringen ved uaktsomme drap derfor ikke kommer til anvendelse i disse tilfellene.<sup>124</sup> Eidsivating lagmannsrett begrunnet 11. oktober 2011 dette på følgende måte:

«I vår sak foreligger det et forsettlig, grovt angrep på fornærmede, og sjøl om forsettet ikke omfatter døden, står vi overfor noe som er kvalitativt klart grovere enn et grovt uaktsomt drap».<sup>125</sup>

Det legges altså avgjørende vekt på at det i disse tilfellene er handlet med forsett, selv om forsettet ikke omfatter dødsfallet.

#### 4.4 Utmåling ved legemsbeskadigelse

De norske domstolene har ikke foretatt en normering av oppreisning ved personskader etter skl. § 3-5 første ledd bokstav a, slik det er gjort for drap, som behandlet ovenfor, og blant annet voldtekt. Normering har fra domstolenes side vært uaktuelt på grunn av

---

<sup>124</sup> LE-2011-60940.

<sup>125</sup> Ibid.

de store forskjeller i personskadesaker. Dette er direkte uttalt av Høyesterett.<sup>126</sup> Retten vil i hver enkelt sak foreta en rimelighetsvurdering for å avgjøre utmålingsspørsmålet.<sup>127</sup> For å finne frem til hvor nivået på utbetaling av oppreisning ligger ved personskader, og hva domstolene konkret vektlegger ved fastsettelse av utbetalinger i den enkelte sak, må mange avgjørelser fra domstolene gjennomgås. Jeg vil derfor i denne fremstillingen se på mange eksempler. De fleste av sakene som gjelder oppreisning etter personskade stopper i lagmannsretten, eller allerede i tingretten. Bare et veldig lite antall går helt til øverste instans. Jeg vil derfor omtale en del rettspraksis fra lagmannsrettene, og også noe fra tingrettene. Ikke alle avgjørelsene gjelder bilansvaret, men har likevel relevans for utmålingens størrelse da de inneholder mer generelle betraktninger. Utgangspunktet vil naturlig tas i avgjørelser fra Høyesterett.

I Rt. 1988 s. 532 uttalte Høyesterett seg om ulike momenter som er relevant å trekke inn i denne rimelighetsvurderingen. Saken gjaldt en voldtekt, men de generelle uttalelsene om vurderingen etter skl. § 3-5 har betydning også på andre områder. På side 537 i dommen uttalte førstvoterende at både objektive og subjektive sider vil inngå i denne vurderingen. Førstvoterende uttalte videre når det gjelder utmåling at:

«De sentrale momenter vil måtte være voldtekthandlingens objektive grovhet, graden av skadevolderens skyld, fornærmedes subjektive opplevelse av krenkelsen og arten og omfanget av de skadevirkninger den har påført fornærmede».<sup>128</sup>

Ut av dette kan det trekkes fem momenter som også kan overføres til bilansvarets område. Det sies også at skadevolders økonomiske situasjon ikke er uten betydning for utmålingen, og at det «i særlige tilfeller må kunne tas hensyn til fornærmedes eget forhold ved utmålingen av oppreisningen».<sup>129</sup> Denne saken gjaldt skl. § 3-5 bokstav b. Rt. 2005 s. 289 er et eksempel på en sak som gjelder krav om oppreisning etter

---

<sup>126</sup> Se blant annet Rt. 2009 s. 6 avsnitt 51 og Rt. 2006 s. 1360 avsnitt 18.

<sup>127</sup> Skl. § 3-5 første ledd.

<sup>128</sup> Rt. 1988 s. 532 på side 537.

<sup>129</sup> I.c.

skl. § 3-5 bokstav a, som er den relevante bestemmelsen her. Når Høyesterett her nevner hvilke momenter som er relevante, er dette de samme som ble nevnt i avgjørelsen fra 1988.<sup>130</sup> Det skilles altså ikke på avgjørelser som gjelder skl. § 3-5 bokstav a eller b her.

Selv om det ikke foreligger normeringer i disse sakene, vil «en sammenligning med nivået på de normerte oppreisningsbeløp vil imidlertid kunne gi en viss veiledning også her».<sup>131</sup> Dette ble uttalt av Høyesterett i Rt 2008 s. 1360. Høyesterett uttalte i en annen avgjørelse, Rt. 2005 s. 1322, at det finnes lite veiledning i rettspraksis når det gjelder utmålingens størrelse, og videre at oppreisningsnivået i denne saken, som gjaldt legemsbeskadigelse etter en påkjørsel med båt, burde ligge lavere enn nivået i voldtektssaker. Det ble i denne forbindelse uttalt at nivået for oppreisning i voldtektssaker som regel ligger under 100 000 kroner.<sup>132</sup> Disse uttalelsene kan være et utgangspunkt for retten når de skal ta stilling til utmålingsspørsmålet.

Videre uttalte Høyesterett i Rt. 2008 s. 1360 blant annet at det ved personskader må legges «...*særlig vekt* på omfanget og karakteren av de lidelser skadelidte er påført og på graden av skadevolderens skyld».<sup>133</sup> Både skadene til skadelidte og graden av skadevolders skyld, er vektlagt i mange saker.

Jeg vil først se nærmere på saksforholdet i de omtalte avgjørelsene fra Høyesterett. Rt. 2005 s. 1322, omtalt som «båtpropelldommen», gjaldt en mann som kjørte på kjæresten med båt, slik at hun ble truffet av propellen på båten og fikk store skader på lårene. Skadevolder var frifunnet for straffekravet, og saken gjaldt kun spørsmål om oppreisning til skadelidt. Det ble vist til skadelidtes store og smertefulle skader, som førte til 6 uker på sykehus og hele fem operasjoner. Hun vil for resten av livet ha skjemmende arr på lårene. Skadelidtes subjektive opplevelse av hendelsen og de påførte skadene det sentrale ved fastsettelse av oppreisning. Etter rimelighetsvurderingen ble

---

<sup>130</sup> Rt. 2005 s. 289 avsnitt 43.

<sup>131</sup> Rt. 2008 s. 1360 avsnitt 18.

<sup>132</sup> Rt. 2005 s. 1322 avsnitt 40. Da denne dommen var avsagt i 2005 hadde domstolene foretatt en normering for oppreisning etter voldtekt på 100 000 kroner, jf Rt. 2003 s. 1580. Dette har senere blitt oppjustert til 150 000 kroner, jf. Rt. 2011 s. 74. Beløpene kan derfor være høyere i dag.

<sup>133</sup> Rt. 2008 s. 1360 avsnitt 19 med min kursivering.

skadelidte tilkjent 75 000 kroner.<sup>134</sup> Selv om saken ikke gjaldt en bilulykke, kan lignende ulykker tenkes på veiene. Å vektlegge skadelidtes opplevelse og skader vil også i samme grad gjøres etter ulykker i trafikken.

I den andre nevnte avgjørelsen, Rt. 2008 s. 1360, omtalt som «trafikulykkedommen», ble skadelidte tilkjent et vesentlig lavere beløp, 30 000 kroner. Saken gjaldt en personbil som kolliderte med en gruppe biler. Disse bilene hadde stoppet i veien på grunn av en annen trafikkulykke som hadde funnet sted kort tid i forveien. Flere personer ble påkjørt og skadet, og en av de skadde fremla krav om oppreisning. Skaveolderen var tiltalt for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 jf. § 3, og uaktsomheten ble karakterisert som grov. Når det gjelder skadeomfang var det snakk om brudd og ledd- og korsbåndskader i det ene kneet, som førte til to operasjoner, fysioterapi og at skadelidt var sykmeldt i hele 10 måneder. Det var også snakk om langvarige skader. På domsavsigelsestidspunktet, som var cirka to år etter ulykken, slet hun fremdeles med bevegeligheten i det skadde kneet, og også med psykiske plager.

En tredje avgjørelse fra Høyesterett er også sentral i denne forbindelse. Rt. 2009 s. 6 kalles «parkeringsdommen», og ble også omtalt under oppgavens punkt 3.3.2. Skadelidte var her en fotgjenger som ble påkjørt på en parkeringsplass, og ble påført alvorlige skader. Han fikk en alvorlig hjerneskade, som kunne tatt livet av han dersom han ikke hatt fått rask behandling. I tillegg fikk han bruddskader i ankel og legg. Etter ulykken var skadelidt i lang tid innlagt på sykehus og rehabiliteringssenter. På grunn av ulykken var han uføretrygdet på domsavsigelsestidspunktet. Hans medisinske invaliditet var beregnet til 58 %, og han ble vurdert som 100 % arbeidsufør.<sup>135</sup> Retten la i vurderingen også her vekt på «handlingens objektive grovhet, skadevolders skyld og den lidte overlast - graden av tort og smerte».<sup>136</sup> Det ble videre uttalt at skadens omfang er av betydning, og at det kan trekkes inn at skadevolder her hadde god økonomi.<sup>137</sup> Retten konkluderte til slutt med å tilkjenne oppreisning på 75 000 og sammenligner

---

<sup>134</sup> Rt. 2005 s. 1322 avsnitt 40.

<sup>135</sup> Rt. 2009 s. 6 avsnitt 25.

<sup>136</sup> Ibid. avsnitt 52.

<sup>137</sup> Ibid. avsnitt 52.

blant annet med nivået i Rt. 2005 s. 1322 som omtalt ovenfor.<sup>138</sup> I «båtpropelldommen» fra 2005 var skadevolderen vesentlig mer å bebreide da han, etter å ha drukket alkohol og tatt amfetamin, kjørte etter og på skadelidte da hun svømte bort fra båten. På den andre siden var den voldte tort og smerte større i Rt. 2009 s. 6. Retten valgte etter dette å tilkjenne skadelidt det samme beløp i disse to sakene.

Når man ser disse tre dommene i sammenheng oppstår spørsmålet om hvorfor det er et så stort sprik i utmålingen – fra 30 000 kroner i den ene saken, til 75 000 i de to andre. Ingen av sakene gjaldt forsettlig handlinger, de gjaldt alle grov uaktsomhet. Når det høye beløpet i Rt.2005 s. 1322 ble begrunnet med skadelidtes subjektive opplevelse og skadene, kan dette virke noe rart. Skadene på lårene var omfattende, og hun måtte gjennom fem operasjoner. Samtidig ga de ingen varige men, med unntak av skjemmende arr. I «trafikkuhelldommen», der det ble tilkjent langt lavere beløp, måtte også skadelidt gjennom operasjoner, riktignok «kun» to, men hun hadde fortsatt plager, både fysisk og psykisk, to år etter ulykken. Det er nærliggende å tro at den store forskjellen mellom de to avgjørelsene et stykke på vei kan begrunnes med skadevolders opptreden, og at føreren av båten i Rt. 2005 s. 1322 var langt mer å bebreide. Dette brukte som nevnt også førstvoterende i Rt. 2009 s. 6 som et moment ved utmålingen i den saken. I den sistnevnte saken var de store skadene avgjørende for at skadelidte ble tilkjent et så stort beløp.

Det finnes få eksempler i rettspraksis på at det er tilkjent mer enn 75 000 kroner ved personskaade, men det finnes noen eksempler fra tingretten som gjelder trafikkulykker der dette er gjort.<sup>139</sup> Det finnes derimot flere eksempler fra lagmannsretten der skadelidte er tilkjent 75 000 kroner. Felles for disse sakene er at skadelidt er påført alvorlige, og også varige skader, slik som i Rt. 2009 s. 6. Det er ingen tvil om at skadelidtes skader og opplevelse av ulykken vektlegges sterkt av domstolene.

---

<sup>138</sup> Ibid. avsnitt 53.

<sup>139</sup> Noen eksempler: Sør-Trøndelag tingrett 4. februar 2010 tilkjente skadelidte 110 000 kroner, Sunnmøre tingrett 8. november 2010 tilkjente 100 000 kroner og Heggen- og Frøland tingrett 13. september 2010 tilkjente 80 000 kroner.



Et eksempel er LB-2009-183086 fra Borgarting lagmannsrett. I denne saken kjørte en buss på en fotgjenger som sto på fortauet. Skadelidte ble klemte mellom bussen og en stålbjelke. Dette førte blant annet til ribbeinsbrudd, bekkenskader og store og permanente bløtdelsskader på venstre side av kroppen. Skadene ble av retten karakterisert som betydelige og varige, og skadelidt ble varig arbeidsufør som følge av ulykken. Skadelidte ble tilkjent 75 000 kroner med henvisning til omtalte Rt. 2009 s. 6. Utover dette uttalte ikke retten hva de vektla ved utmåling. Saken har flere likheter med høyesterettsavgjørelsen. I begge sakene ble en fotgjenger påkjørt av grov uaktsom skadevolder, og i begge sakene ble skadelidte ufør som følge av ulykken. Det er derfor nærliggende å tro at det var skadeomfanget som gjorde utslag når skadelidt ble tilkjent et så høyt beløp.

En annen sak som gjelder påkjørsel av fotgjenger er LG-2010-90112. Også her ble skadelidte tilkjent 75 000 kroner i oppreisning. Skadevolder kjørte ned flere personer som gikk langs veien, og en av dem ble svært alvorlig skadet. Skadene førte blant annet til at skadelidte lå i koma i flere uker, hadde flere operasjoner og måtte tilbringe 11 måneder på sykehus. I tillegg måtte han flytte inn i en omsorgsbolig etter at han ble utskrevet fra sykehuset, da han som følge av ulykken ble lam i begge bena, og også har slitt med flere andre plager i ettertid. Skadene var med andre ord svært omfattende og varige, og er kanskje det eksemplet fra rettspraksis med de mest omfattende skadene. Også her begrunnes utmåling med en henvisning til Rt. 2009 s. 6 og Rt. 2005 s. 1322, men det gis ingen nærmere begrunnelse. Selv om skadene og følgende av ulykken i denne saken enn i de to avgjørelsene fra Høyesterett, tilkjennes altså det samme beløpet.

I andre dommer fra lagmannsretten brukes disse høyesterettsdommene som begrunnelse for å tilkjenne skadelidte et lavere beløp enn 75 000 kroner. Dette er blant annet tilfellet i LF-2009-10621 og LA-2011-071731. I begge sakene ble skadelidte tilkjent 60 000 kroner.

Den førstnevnte saken gjaldt en frontkollisjon der skadevolder var under påvirkning av narkotika som tilsvarte en promille på 1,5. En passasjer i en møtende bil ble skadet. Hun vil som følge av dette ha plager i mange år, om ikke livet ut, men var tilbake i arbeid da saken var oppe i lagmannsretten. Lagmannsretten uttalte at tort og smerte var større i Rt. 2009 s. 6, og at skadevolder var vesentlig mer å bebreide i Rt. 2005 s. 1322.

Dette var begrunnelsen for at lagmannsretten tilkjente skadelidt et lavere beløp enn 75 000 kroner i denne saken. Kanskje kan det argumenteres for at skadelidte her burde vært tilkjent et enda lavere beløp. Det er, som jeg kommer tilbake til, i mange saker utbetalinger på rundt 20 – 30 000 for alvorlige skader. Mot dette kan det argumenteres med at skadelidte her antagelig vil være plaget resten av livet.

I den andre saken, LA-2011-071731, er det mer uklart hvorfor retten mente beløpet måtte settes lavere enn i høyesterettsavgjørelsene. Saken gjaldt påkjørsel av en 15 år gammel gutt som skadet på et fortau. Gutten fikk det retten omtaler som betydelige og alvorlige skader, blant annet 30 brudd i ansiktet samt kneskader. Lagmannsrettens begrunnelse for å tilkjenne skadelidte 60 000 kroner var følgende:

«Hensyntatt handlingens objektive grovhet, skadevolders skyld og den lidte overlast, det vil si graden av tort og smerte, er lagmannsretten etter en skjønnsmessig vurdering kommet til et oppreisningsbeløp på kr 60 000 som passende. Dette anses å være i overensstemmelse med gjeldende rettspraksis, jf. Rt-2005-1322 og Rt-2009-6».

Det var snakk om store skader og mye smerter, og skadelidte ble operert flere ganger. Ulykken gikk ut over guttens skolegang på grunn av fravær, og også på grunn av konsentrasjonsvansker i etterkant av ulykken. Kneskaden han fikk satt begrensninger på fritidsaktiviteter, og han kunne blant annet ikke lenger spille fotball, noe han gjorde aktivt før ulykken. Konsekvensene for den unge skadelidte var store.

Selv om konsekvensene for skadelidte var store her, er det på det rene at det ikke var det eneste momentet i vurderingen. Dette viser de generelle momentene som er omtalt over. I LE-2011-194781 anførte forsvareren at oppreisning på 75 000, som skadelidte ble tilkjent i tingretten, var for høyt, fordi konsekvensene for skadelidte ikke var like store i denne saken som den hadde vært i andre saker der dette beløpet ble tilkjent. Saken gjaldt en mann som, med minst 1,4 i promille, kom over i feil kjørebane og frontkolliderte med motgående bil. Føreren av den andre bilen fikk meget alvorlige skader. Til dette uttalte lagmannsretten at konsekvensene bare er ett av flere momenter som skal vektlegges. Dessuten ble skadelidte påført skader i ung alder, som antagelig

vil gi han plager resten av livet, både ved smerter og arr. Retten uttalte videre at det i saken var grunnlag sterke bebreidelser mot tiltalte, som er et svært sentralt moment. Etter dette fastslo lagmannsretten oppreisningen til 75 000, slik tingretten hadde gjort.

Et annet moment ved vurderingen kan være hvilken straffebestemmelse tiltalen gjelder. De sentrale bestemmelsene når det gjelder uaktsom forvoldelse av personskader er strl. § 237 og § 238. Førstnevnte er den mildeste av bestemmelsene, som i første ledd sier:

«Den, som ved Uagtsomhed forvolder saadan Arbeidsudygtighed, Sygdom, Lyde, Feil eller Skade som i § 229 nævnt, straffes med Bøder eller med Fængsel indtil 6 Maaneder.»

Dersom et er snakk om en betydelig skade vil det omfattes av § 238, der ordlyden er som følger:

«Den som uaktsomt ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte forvolder betydelig skade på legeme eller helbred, straffes med bøter eller med fengsel inntil 3 år.»

I noen av de omtalte sakene gjaldt tiltalen strl. § 237, mens den i andre gjaldt § 238. Hvilken bestemmelse tiltalen gjelder vil naturlig henge sammen med hvor omfattende skadelidtes skader er, da det for å tiltale etter § 238 kreves at skaden er betydelig. For å bli tiltalt etter § 237 må det være snakk om legemsbeskadigelse som nevnes i strl. § 229. I andre saker igjen, gjelder tiltalen «bare» overtredelse av bestemmelser i veitrafikkloven, mens skadevolder i noen er frikjent i straffesaken.

I saken fra Frostating lagmannsrett, inntatt i RG 2009 s. 1336 var skadevolder tiltalt etter strl. § 237, i tillegg til vegtrafikkloven. Bistandsadvokatene mente oppreisningen som ble tilkjent av tingretten var for lav. Lagmannsretten uttalte at siden domfellelsen gjaldt strl. § 237, og ikke § 238, var det ikke grunnlag for å fravike tingrettens utmåling og tilkjenne et høyere beløp. Her ble altså straffebestemmelsen brukt som begrunnelse ved utmålingens størrelse. At tiltalen her gjaldt strl. § 237 betyr jo også at det ikke var snakk om «betydelige skader» i lovens forstand. Derfor kan det sies at retten ved å vektlegge hvilket straffebud tiltalen gjelder, samtidig legger vekt på skadenes alvorlighetsgrad.

De fleste trafikkulykker skjer ved uaktsomhet fra skadevolders side, simpel eller grov, eller det snakk om hendelige uhell. Dette gjenspeiler seg naturlig også i rettspraksis. Allikevel finnes det eksempler der skadevolder forsettlig har påført personskade ved bruk av motorvogn. Et slikt eksempel var oppe i Borgarting lagmannsrett 28.11.2008.<sup>140</sup> En mann kjørte her med forsett på sin tidligere ektefelles nye kjæreste, da de møttes for at han skulle levere deres felles datter til sin mor. Mannen ga full gass og kjørte rett mot den nye kjæresten da han sto utenfor sin bil. Skadelidte hadde flaks, og fikk kun et kutt over det ene øyet som måtte sys, og skadet en finger. Selv om handlingen var gjort med forsett, ble skadelidt kun tilkjent 5 000 kroner i oppreisning, noe som er et meget lavt beløp. Retten uttalte at selv om situasjonen må ha vært skremmende for skadelidte, og han fortsatt er noe hemmet i sitt arbeid på grunn av fingerskaden han fikk, var det et spesielt saksforhold. På grunn av dette spesielle saksforholdet forholdet mellom partene ble det bare tilkjent et lite beløp. Dommen viser altså at forsettlige handlinger ikke alltid vil føre til høyere utbetalinger enn grovt uaktsomme handlinger. Det vil alltid bli foretatt en konkret vurdering. I de aller fleste tilfeller vil en forsettlig skadevolder straffes vesentlig hardere enn hva som var tilfellet her. Det er uttalt av Høyesterett, i Rt. 2008 s. 1360, at det der ble lagt stor vekt på at handlingen ikke var forsettlig.<sup>141</sup> Uttalelsen tyder på det ville blitt tilkjent et høyere beløp dersom handlingen hadde vært forsettlig, altså ville vært snakk om en høyere sum enn 75 000 kroner.

Videre viser flere avgjørelser at skadevolders økonomiske stilling også er relevant ved utmåling av oppreisning etter skl. § 3-5 bokstav a.<sup>142</sup> Skadelidtes økonomi er derimot ikke et relevant moment i denne sammenheng.<sup>143</sup>

Det kan kanskje stilles spørsmål ved om skadevolders økonomi fremdeles vil være like relevant ved utmåling av oppreisning etter bilulykker etter lovendringen fra 2009. Det vil nå ikke lenger være tvil om det er økonomisk betalingsevne, siden kravet rettes mot

---

<sup>140</sup> LB-2008-95899.

<sup>141</sup> Rt. 2008 s. 1360 avsnitt 20.

<sup>142</sup> Se blant annet Rt. 2008 s. 1360 avsnitt 19.

<sup>143</sup> Nygaard (2008) s. 167.

et forsikringsselskap. Det vil allikevel være grunner til å vektlegge skadevolders økonomiske situasjon. Som jeg vil komme nærmere tilbake til, har selskapene mulighet til å søke regress av skadevolder, og skadevolders økonomi vil derfor fremdeles være relevant.<sup>144</sup>

Når det gjelder skadevolders økonomi som moment ved utmåling av oppreisning, nevnes det absolutt ikke av retten i alle avgjørelser. Dersom det gjøres, gjøres det ofte helt kort. Mange ganger vises det bare til de generelle momentene, og at skadevolders økonomi er et av disse, uten at det behandles nærmere.<sup>145</sup> Den omtalte «parkeringsdommen» i Rt. 2009 s. 6 er et eksempel på dette. Skadelidte ble tilkjent 75 000 kroner i oppreisning, og førstvoterende uttalte i avsnitt 52 at «det noen grad kan trekkes inn at skadevolders økonomi, som her, er god». 75 000 er, som jeg allerede har vært inne på, blant de høyeste utbetalingene av oppreisning ved personskade. Når retten falt ned på et så høyt beløp i denne saken var det nok allikevel ikke skadevolders økonomi det avgjørende. I andre saker der samme beløp er tilkjent, uttaler ikke retten seg om skadevolders økonomi overhodet. Dette er tilfellet i blant annet Rt. 2005 s. 1322. I andre saker nevnes kort at skadevolders økonomi må karakteriseres som god, uten og å si mer om dette, slik som i Rt. 2009 s. 6, men skadelidte blir allikevel tilkjent langt lavere beløper. Et eksempel er LG-2010-76048, der det ble uttalt at tiltalte hadde god økonomi med en årslønn på 500-700 000 kroner. Skadelidte ble her tilkjent 20 000 kroner i oppreisning. Det kan virke som om dette momentet spiller en heller liten rolle i rettens rimelighetsvurdering. At skadevolders økonomiske evne ikke er det viktigste momentet kommer også frem i Rt. 2008 s. 1360, som sier at det må legges *en viss vekt* på dette.<sup>146</sup>

I flere saker er skadelidte tilkjent vesentlig lavere beløper enn 75 000 kroner. Et eksempel er LA-2004-19599. Saken gjaldt en møteulykke mellom bil og moped, der den 17 år gamle føreren av mopeden ble påført skader i kne og en tommel, i tillegg til hodeskader. Retten betegner skadene som «dels betydelige». Skadelidte var fortsatt plaget av skadene da saken var oppe i lagmannsretten. Han ble også forsinket i studiene

---

<sup>144</sup> Ot.prp.nr. 28 (2008-2009) s. 14.

<sup>145</sup> Se blant annet LA-2004-19599.

<sup>146</sup> Rt. 2008 s. 1360 avsnitt 19.

på grunn av konsentrasjonsvansker som følge av hodeskaden, og hadde fått nedsatt livskvalitet på grunn av kneskaden som hindret han i å drive med ulike fritidsaktiviteter. Etter en samlet vurdering ble han tilkjent 30 000 kroner i oppreisning.

I LG-2008-149031 ble skadelidte også tilkjent 30 000 kroner. Også denne saken gjaldt en frontkollisjon, denne gangen mellom to biler. Skadelidte ble påført det retten betegner som betydelig skader, og var fremdeles sykmeldt ett år etter ulykken. Skadevolder var dømt for overtredelse av strl. § 238.

I sak inntatt i RG 2009 s. 1336 ble de skadelidte tilkjent enda lavere beløp. Det var her to fotgjengere som ble påkjørt. En av disse ble tilkjent 20 000 kroner, en annen 15 000. De hadde begge omfattende og alvorlige skader, og var fremdeles plaget da saken var oppe i lagmannsretten. 20 000 kroner er også tilkjent i andre tilfeller der retten karakteriserer skadene som alvorlige.<sup>147</sup>

Utmålingen viser en spredning på beløper mellom 5 000 og 75 000 kroner, dersom man ser bort fra noen eksempler fra tingrettene. Etter denne gjennomgangen synes det som nivået i de fleste saker som gjelder skader etter bilulykker ligger på 20-40 000 kroner ved store skader. Det er sjelden noen blir tilkjent oppreisning på under 10-15 000 i disse tilfellene. Større utbetalinger på 60- 75 000 skjer heller ikke veldig ofte. Det kan likevel virke noe tilfeldig hvor mye skadelidte blir tilkjent i den enkelte sak, og ofte er det uklart i dommen hva domstolen virkelig har lagt vekt på. Det kan i noen tilfeller virke lite konsekvent. Det synes også klart at skadelidtes subjektive opplevelse av ulykken og skadene er det helt sentrale, i tillegg til hvor mye skadevolder er å bebreide.

Selv om ingen av tilfellen som gjelder trafikkulykker utmåler høyere beløp enn 75 000 kroner, bør det nevnes kort at dette i noen særegne tilfeller kan gjøres. Dette vil spesielt gjelde dersom det er snakk om forsøk på drap. Et eksempel er inntatt i Rt. 2005 s. 289, ofte omtalt som «konesprengerdommen». Saken gjaldt blant annet et forsøk på overlagt drap av en fraseparert ektefelle. Tiltalte plasserte en sprengladning i sin tidligere kones bil med hensikt å drepe henne. Da skadelidt åpnet bildøren gikk sprengladningen av, og hun ble påført enorme store skader. Tiltalte ble dømt til forvaring, og skadelidte ble

---

<sup>147</sup> Se blant annet LG-2010-14713.

tilkjent 300 000 kroner i oppreisning. I tillegg til skadene ble det vektlagt at handlingen var utført med overlegg. Det kan tenkes at forsøk på overlagt drap med motorvogn kan forekomme, selv om det ikke vil være ofte.

#### 4.5 Flere skadevoldere

Dersom det er snakk om flere skadevoldere som har «gjort skaden» og oppfyller vilkårene i skl § 3-5, kan man reise spørsmål ved om oppreisningen skal utmåles for hver enkelt skadevolder, såkalt pro-rata ansvar, eller om det skal fastsettes et totalbeløp som skadevolderne hefter solidarisk for.

Tilfellene der flere skadevoldere er ansvarlige for samme skade reguleres av skadeserstatningsloven § 5-3. Dersom flere plikter å betale oppreisning for samme skade hefter de solidarisk «en for alle og alle for en» overfor skadelidte, jf. bestemmelsens første ledd. Dette betyr at dersom en av skadevolderne betaler, vil de(n) andre være «fri». Skadelidt står fritt til å rette hele kravet mot en av skadevolderne hvis det er ønskelig, noe det ofte vil være dersom en av skadevolderne har bedre betalingsevne enn de(n) andre. At dette er praktisk enklere for skadelidt er et argument for solidaransvar. Formålet med solidaransvar er også å sikre at skadelidt får erstatningen han/hun har krav på.<sup>148</sup> Selv om det ikke gir full sikkerhet, øker det i alle fall muligheten ved at kravet kan rettes mot skadevoldere man vet har økonomisk mulighet til å utbetale.

Selv om ordlyden i skl. § 5-3 klart sier at skadevoldere er solidarisk ansvarlige for å betale oppreisning, kan det med bakgrunn i rettspraksis se ut som regelen er på vei ut på dette området.<sup>149</sup> Høyesterett har tolket det slik at bestemmelsen ikke er noen hindring for at det blir fastsatt et pro-rata ansvar dersom forholdene tilsier det.<sup>150</sup> Dersom dette gjøres vil hver av de ansvarlige være ansvarlige for hver sin spesifikke sum. Dette uttales også av Askeland i lovkommentaren til bestemmelsen.

---

<sup>148</sup> Engstrøm (2010) s. 212.

<sup>149</sup> Askeland (2011) note 344.

<sup>150</sup> Rt. 2008 s. 65 avsnitt 54.

## 5 Forsikringsselskapenes regressadgang

Der trafikkforsikringsselskapet har utbetalt oppreisning til skadelidt har de mulighet til å kreve regress fra skadevolder.

Reglene om regress begrunnes først og fremst i preventive hensyn. Det objektive ansvaret i bilansvarsloven skal ikke medføre at «trafikanter opptrer mer skjødesløst fordi de stort sett har trafikkforsikring som vil dekke skader».<sup>151</sup> Det trekkes også frem at det har en «kriminalitetsforebyggende effekt».<sup>152</sup> Med dette menes at kriminalitet vil forhindres dersom trafikanter vet at de til syvende og sist selv må betale for skadene de påfører.

Reglene om regressmuligheten finnes i bal. § 12. Bestemmelsen hjemler selskapenes adgang til å kreve regress fra eier eller bruker av motorvognen. Dersom vilkårene i paragrafen oppfylles, har selskapene mulighet til å kreve regress. Ordlyden sier at regress *kan* kreves, ikke at det *skal* gjøres. Det vil derfor etter ordlyden være opp til selskapene om de velter å rette krav mot skadevolder, og eventuelt for mye de vil kreve. Bestemmelsen sier ikke noe om at selskapene må kreve hele regress for hele sitt utlegg. De har derfor muligheten til å kreve mindre beløper. Noen selskaper vil trolig automatisk kreve regress for hele beløpet i alle saker. Det kan argumenteres med at forarbeidene legger opp til denne løsningen.<sup>153</sup> Det blir der fremhevet at tapet bare vil bli endelig plassert hos selskapene dersom de ikke får hele beløpet dekket av skadevolder, og at dette først og fremst vil være tilfelle der skadevolder ikke har betalingsevne.<sup>154</sup> Dette forutsetter at de må forsøke å få dekket utlegget av sin forsikringstaker.

Det vil nå være slik at det er forsikringsselskapene som må bære risikoen for at skadevolder ikke har økonomi til å dekke regresskravet, en risiko som tidligere lå på

---

<sup>151</sup> Engstrøm (2005) s. 175.

<sup>152</sup> Engstrøm (2005) s. 175.

<sup>153</sup> Ot. prp. nr. 28 (2008-2009).

<sup>154</sup> Ot.prp. nr. 28 (2008-2009) s. 14.



skadelidt. Det kan klart argumenteres for at det er rett og rimelig at en slik risiko ligger på et forsikringsskap i stedet på en privatperson.

Det er på det rene at mange skadevoldere av økonomiske grunner vil slite med å betale regresskravet, særlig dersom kravene er høye. Det er ikke unormalt at selskapene i samarbeid med sin forsikringstaker utarbeider avbetalingsplaner i disse tilfellene. Selskapene vil nok i noen tilfeller la være å kreve regress dersom det er på det rene at det økonomisk ikke er noe å hente hos skadevolder, selv om de kanskje også ønsker å betale og gjøre opp for seg. Det vil da være mye arbeid for å kreve inn et beløp man ikke får. Dette kan også være en grunn til å sette regresskravet lavere enn det beløpet forsikringsselskapet har lagt ut.

Det kan tenkes at forsikringsselskapene i noen tilfeller vil la være å kreve regress, eller vil kreve et mindre beløp enn det de har utbetalt til skadelidt. Dette kan etter en helhetsvurdering gjøres av reelle hensyn. De påkjenninger skadevolder har gått gjennom ved å skade, eller i verste fall drepe, et annet menneske, vil ofte være den verste straffen i seg selv. I tillegg kommer i noen en rettssak, og straff i form av bøter og/eller fengsel. Særlig kan det tenkes at regresskrav droppes dersom det har vært tvil om handlingen i det hele tatt oppfylte skyldkravene for oppreisning. Det vil derfor ofte være slik at forsikringsselskapene vil sitte igjen med et tap. At man må regne med en økning i forsikringspremie er også uttalt i forarbeidene til lovendringen.<sup>155</sup>

Siden skyldkravet for oppreisning i skl. § 3-5 er det samme som for regress i bal. § 12 bokstav a, det kreves i begge tilfeller kreves at skadevolder har opptrådt grovt uaktsomt eller forsettlig, vil selskapene i utgangspunktet alltid ha mulighet til å kreve regress av skadevolder. Dette pekes det også på i forarbeidene til lovendringen i bilansvarsloven.<sup>156</sup> Det har i juridisk teori blitt reist spørsmål ved om terskelen for grov uaktsomhet kan være høyere ved bal. § 12 enn ved skl. § 3-5, uten at dette har vært drøftet nærmere.<sup>157</sup> Det finnes en avgjørelse fra Jæren herredsrett inntatt i

---

<sup>155</sup> Ot. prp. nr. 28 (2008-2009) s. 13.

<sup>156</sup> l.c.

<sup>157</sup> Engstrøm (2005) s. 178.

RG 1993 s.524 som indikerer at dette er tilfellet, men det finnes ikke eksempler fra høyere instanser. I Ot.prp. nr. 28 (2008-2009) blir det på side 13 uttalt følgende:

«Forsikringsselskapenes utbetalingsplikt er begrenset til tilfeller hvor vilkårene for oppreisningsansvar etter skadeserstatningsloven § 3-5 er oppfylt – herunder skyldkravet om forsett eller grov uaktsomhet. Dette innebærer at *forsikringsselskapene gjennomgående vil ha et tilsvarende regresskrav mot skadevolder, jf bilansvarslova § 12*».<sup>158</sup>

Når forarbeidene legger dette til grunn, og ordlyden er den samme, ser jeg ikke grunn til å legge mye vekt på denne uttalelsen fra Jæren herredsrett. Lagmannsretten eller Høyesterett har som nevnt heller ikke tatt stilling til herredsrettens uttalelse.

Bilansvarsloven § 12 første ledd sier også hvem regresskravet skal rettes mot, det er «den som eig eller brukar vogna eller var med i henne». Med andre ord kan det både være fører, passasjer og eier. Oftest vil regresskravet rettes mot brukeren, da det er brukeren som har voldt skaden, og opptrådt klanderverdig. Den kravet rettes mot må personlig oppfylle kravene i bal § 12 bokstav a, b eller c. Derfor kan ikke arbeidsgiver eller lignende være ansvarlig etter denne bestemmelsen.<sup>159</sup>

Etter bal. § 12 bokstav b kan regress kreves dersom det er snakk om «brotsverk». Her er det ikke noe krav til årsakssammenheng mellom «brotsverket» og skaden. Det kan kreves regress både av den som stjeler bilen og den som medvirker til bruk til tross for at han/hun visste at den var stjålet. Dette kommer direkte frem i ordlyden. Videre kan det kreves regress dersom det er snakk om påvirkning av alkohol eller andre «rusande eller døyvande» midler, jf. bokstav c. For dette alternativet kreves årsakssammenheng, jf. nest siste setning som sier at «dette kravet fell bort i den mon ein må leggja til grunn at skaden ville ha skjedd jamvel om vognføraren ikkje hadde vore påverka som nemnd».

---

<sup>158</sup> Min kursivering.

<sup>159</sup> Askeland (2012) note 175.

## 6 Avsluttende bemerkninger

På bakgrunn av lovendringen i bilansvarsloven kan det diskuteres om beløpene ved utmåling av oppreisning vil stige som en følge av at kravene rettes direkte mot forsikringsselskaper. Skadelidte vil være sikret utbetaling dersom vilkårene for oppreisning er oppfylt, siden det ikke lenger vil være tvil om kravmottakers har betalingsevne.

I forarbeidene ble det lagt til grunn at lovendringen ville kunne medføre økning når det gjelder antall oppreisningskrav, men at det ikke skal skje en endring når det gjelder størrelsen på utbetalingene i den enkelte sak.<sup>160</sup> Det er ikke gitt at dette også vil være realiteten. Det er naturlig lite praksis rundt dette så langt, og det vil ikke vise seg før om noen år. Det kan allikevel være nærliggende å tro at både antall krav og størrelsen på det enkelte krav vil øke noe som en følge av lovendringen. Det vil være letter for skadelidte, særlig de som er representert av advokater, å kreve høyere beløper når kravet rettes mot et stort selskap. Det vil til en viss grad være opp til forsikringsselskapene selv hvor høye krav de vil godta.

Selskapene får stadig inn flere krav. Så langt har mye av grunnen til dette vært at det tok tid før mange ble klar over den nye rettstilstanden og at det kravene skulle sendes selskapene. Når det gjelder økning i antall krav er dette naturlig, da det tidligere i noen tilfeller ble latt være å fremme krav om oppreisning fordi man visste at skadevolder ikke hadde betalingsevne. Selskapene vil alltid være betalingsdyktige.

For forsikringsselskapene er det ingen grunn til å gjøre forskjell på oppreisning og krav for økonomiske tap etter trafikkuhell, når det gjelder behandlingen av kravene.

Selskapene bør ta stilling til om oppreisning kan være aktuelt i den konkrete sak når de får meldt skade, og automatisk ta stilling til om oppreisning skal tilkjennes, for så å gi kunden et tilbud. Dersom det ikke blir gjort på denne måten vil det blant annet føre til forskjellsbehandling mellom forsikringstakere som blir bistått av advokat og de som ikke gjør det, og da kanskje ikke er klar over hvilke rettigheter de har eller hvor kravene skal rettes.

---

<sup>160</sup> Ot.prp. nr. 28 (2008-2009) s. 13.

Det er også mulig det vil skje større endringer i norsk rett når det gjelder erstatning for ikke-økonomisk tap. Slik rettstilstanden er i dag må det enten foreligge et slikt kvalifisert ansvarsgrunnlag som kreves for oppreisning, eller skadene må oppfylle kravene om varighet og alvorlighet for å bli tilkjent menerstatning etter skl. § 3-2.

Det er utarbeidet en NOU (NOU 2011:16) som drøfter spørsmålet om dette bør endres. Slik rettstilstanden er i dag skiller Norge seg fra mange andre europeiske land som det er naturlig å sammenligne seg med. Hverken i Sverige, Danmark, Storbritannia, Østerrike og Tyskland stilles det krav om grov uaktsomhet som en nedre grense for å bli tilkjent slik erstatning for ikke-økonomisk tap.<sup>161</sup>

Det har derfor blitt foreslått å innføre såkalt «smerteerstatning» i Norge. Denne erstatningsformen vil eventuelt gjelde kortvarige skader, og vil derfor ikke kunne tilkjennes i samme saker som menerstatning.<sup>162</sup> Skadelidt vil, dersom dette gjennomføres, ha krav på erstatning selv om skyldkravet for oppreisning er oppfylt.

Det vil derimot ikke være aktuelt med smerteerstatning dersom det er snakk om skade voldt av motorvogn.<sup>163</sup> Forslaget til første ledd i ny § 3-7 i skadeserstatningsloven lyder som følger:

«Er skadelidte påført sykdom eller betydelig smerte som ikke gir krav på ménerstatning, utmåles særskilt smerteerstatning. Smerteerstatning gis ikke når skaden er voldt ved bruk av motorvogn.»

Dersom dette blir gjennomført vil det derfor ikke føre til direkte endringer på bilansvarets område. Men en slik endring vil føre til at også skl. § 3-5 må endres, da reglene om smerteerstatning, dersom de blir en realitet, og oppreisning henger meget tett sammen.

---

<sup>161</sup> NOU 2011: 16 s. 333 og 334.

<sup>162</sup> NOU 2011:16

<sup>163</sup> Ibid. s. 347-348.

## 7 Kilder

### 7.1 Lovgivning

#### 7.1.1 Norske lover

##### Opphevet

1902 Lov om den almindelige borgerlige Straffelovs Ikrafttræden (Straffelovens ikrafttredelseslov) av 22. mai 1902 nr. 11.

##### Gjeldende

1902 Almindelig borgerlig Straffellov (Straffeloven) av 22. mai 1902 nr. 10.

1961 Lov om ansvar for skade som motorvognør gjer (bilansvarslova) av 3.februar 1961.

1965 Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven) av 18. juni 1965 nr. 4.

1969 Lov om skadeserstatning (skadeserstatningsloven) av 13.juni 1969 nr. 26.

1981 Lov om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven) av 22.mai 1981 nr. 25.

1986 Lov om adopsjon (adopsjonsloven) av 28.februar 1986 nr. 8.

1989 Lov om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven) av 16.juni 1989 nr. 69.

1991 Lov om ekteskap (ekteskapsloven) av 4.juli 1991 nr. 47.

2005 Lov om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven) av 27.juni 2005 nr. 90

##### Ikke trådt i kraft

2005 Lov om straff (straffeloven 2005) av 20.mai 2005 nr. 28.

### 7.1.2 Traktater

EØS-avtalen    Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, 2.mai 1992.

### 7.1.3 EU-direktiver

- |            |   |
|------------|---|
| 72/166/EØF | Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse |
| 84/5/EØF   | Rådets andet direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer   |
| 90/232/EØF | Rådets tredje direktiv af 14. maj 1990 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer  |

### 7.2 Forarbejder

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| Ot.prp. nr. 20 (1991-1992) | Om lov om endringer i straffeloven og skadeserstatningsloven m.m. (seksuelle overgrep mot barn).               |
| Ot.prp. nr. 30 (2006-2007) | Om lov om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av femte motorvognforsikringsdirektiv mv.)                 |
| Ot.prp. nr. 28 (2008-2009) | Om lov om endringer i bilansvarslova - (obligatorisk forsikringsdekning av skadevolderens oppreisningsansvar). |

Høringsnotat 28.8.2006      Endringer i bilansvarsloven – gjennomføring av femte motorvognforsikringsdirektiv mv.

NOU 2011:16      Standardisert personskadeerstatning

### 7.3 Rettspraksis

#### 7.3.1 Høyesterett

Rt. 1980 s. 979

Rt. 1988 s. 532

Rt. 1989 s. 1318

Rt. 1991 s. 600

Rt. 1992 s. 64

Rt. 1999 s. 887

Rt. 1999 s. 1363

Rt. 2001 s. 274

Rt. 2002 s. 481

Rt. 2004 s. 499

Rt. 2004 s. 1324

Rt. 2005 s. 104

Rt. 2005 s. 289

Rt. 2005 s. 1322

Rt. 2006 s. 61

Rt. 2007 s. 1172

Rt. 2008 s. 65

Rt. 2008 s. 1360

Rt. 2009 s. 6

Rt. 2010 s. 1203

Rt. 2011 s. 743.

Rt. 2012 s. 233

### 7.3.2 Høyesteretts ankeutvalg

HR-2009-1009-U

### 7.3.3 Lagmannsrettene

LF-1999-529

RG 2003 s. 665 (Frostating lagmannsrett)

LA-2004-19599

LH-2004-101303

LG-2007-181893

RG 2007 s. 1064 (Hålogaland lagmannsrett)

RG 2008 s. 743 (Borgarting lagmannsrett)

LB-2008-095899

LB-2008-13047

LB-2008-162608

LG-2008-149031

RG 2009 s. 1336 (Frostating lagmannsrett)

LF-2009-10621

LB-2009-183086

LB-2009-7294

LG-2010-14713

LA-2010-76048

LG-2010-090112

LA-2011-071731

LA-2011-187020

LE-2011-60940



LH-2011-118526

LE-2011-194781

LG-2011-55556

LB-2011-13676

#### 7.3.4 Tingrettene

RG 1989 s. 876 (Nedre Telemark herredsrett)

RG 1993 s. 524 (Jæren herredsrett)

Halden tingretts dom av 7. juni 2005 (THALD-2005-1429)

Fredrikstad tingretts dom av 5. oktober 2007

Glåmdal tingretts dom av 28. oktober 2011

Sør-Trøndelag tingretts dom av 4.februar 2010

Sunnmøre tingretts dom av 8. november 2010

Heggen- og Frøland tingretts dom av 13. september 2010

Oslo tingretts dom av 30. november 2010.

Glåmdal tingretts dom 26. januar 2011 (TGLOM-2010-186696)

Kristiansand tingretts dom av 11. november 2011 (TKISA-2011-154811)

#### 7.3.5 EFTA-domstolen

Sak E-8/07 Celina Ngyuen mot Staten v/Justis-og politidepartementet, EFTA Court Report 2008, p. 224.

## 7.4 Litteratur

### 7.4.1 Artikler

Lødrup, Peter. *Oppreisning- et praktisk rettsinstitutt*. I Tidsskrift for erstatningsrett. Årg. 2006-4 s. 210-236.

### 7.4.2 Bøker

Andenæs, Johs. *Alminnelig strafferett* 5.utgave, Oslo, 2005.

Engstrøm, Bjørn, Ole Andresen og Terje Bryn *Bilansvaret* 5.utgave, Oslo, 2005.

Engstrøm, Bjørn *Skadeerstatningsloven med kommentarer*, Oslo, 2010.

EØS-rett. Frederik Sejersted ... [et al.]. 2. utgave, Oslo, 2004.

Lødrup, Peter *Lærebok i erstatningsrett* 6.utgave, Oslo, 2009.

Lødrup, Peter og John Aasland *Oversikt over erstatningsretten* 7.utgave, Oslo, 2011.

Nygaard, Nils *Skade og ansvar* 5.utgave, Bergen, 2000.

Nygaard, Nils *Skade og ansvar* 6.utgave, Bergen, 2007.

### 7.4.3 Nors lovkommentar

Askeland, Bjarte. Kommentar til bilansvarslova, I:Norsk lovkommentar, 2012.

Askeland, Bjarte. Skadeserstatningsloven, I: Norsk lovkommentar, 2011.

### 7.4.4 Nettdokumenter

Statistisk Sentralbyrå. *Tabell over personer drept eller drept i veitrafikkulykker, etter måned 2009-2012*. 2012. <http://www.ssb.no/vtu/tab-2012-04-20-01.html> [sitert 24.april 2012]